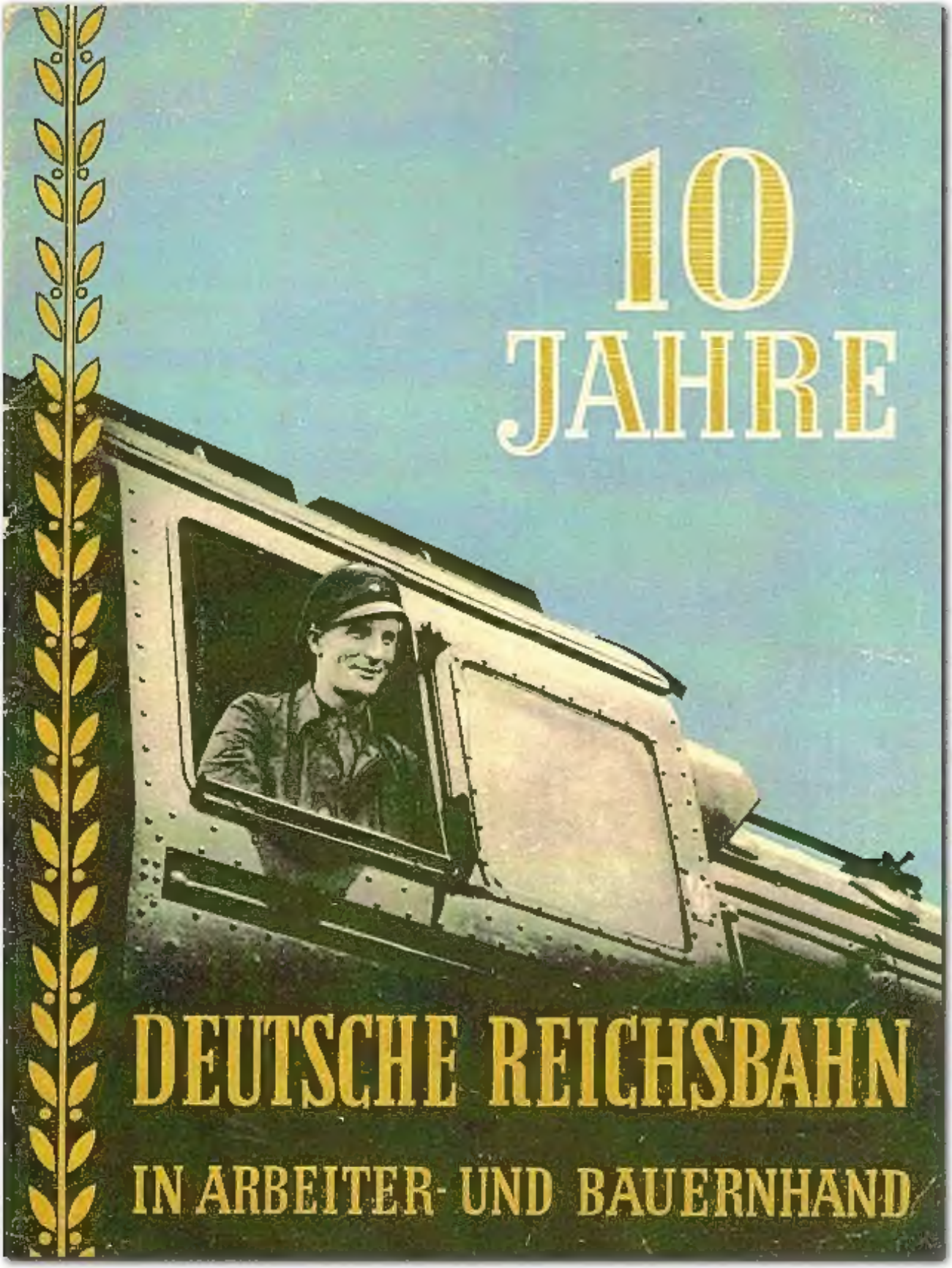
# 10 JAHRE



# DEUTSCHE REICHSBAHN

## IN ARBEITER- UND BAUERNHAND

Am 1. September 1955 jährt sich zum 10. Male der Tag, an dem die Eisenbahn in die Hände der Arbeiter und Bauern gelegt wurde. In dieser Festschrift sollen die großen Leistungen unserer Eisenbahner im Kampf um die Schaffung eines gut funktionierenden Eisenbahntransportwesens in der Deutschen Demokratischen Republik noch einmal gewürdigt werden.

Erstmalig in der Geschichte Deutschlands übernahmen bewährte Antifaschisten, die in den Gefängnissen und Konzentrationslagern unter Einsatz ihres Lebens die Fahne der Arbeiterklasse hochgehalten und für ein besseres Deutschland gekämpft haben, die Leitung unserer Betriebe und Dienststellen.

Diese Aktivisten der ersten Stunde schreckten weder die Trümmer, die der faschistische Krieg als Erbe hinterlassen hatte, noch das Chaos jener Wochen und Monate im Sommer 1945.

Während viele Deutsche, auch viele Eisenbahner, damals die bange Frage stellten „wie wird es weitergehen?", handelten diese treuen Söhne der Arbeiterklasse entsprechend dem Aufruf der Kommunistischen Partei Deutschlands an alle Werktätigen und fortschrittlichen Kräfte, in dem es heißt:

„Fester den Tritt gefaßt – höher das Haupt erhoben – mit aller Kraft ans Werk! Dann wird aus Not und Tod, Ruinen und Schmach die Freiheit des Volkes und ein neues, würdiges Leben erstehen."

Heute, 10 Jahre später, ist der überzeugende Beweis erbracht, daß die werktätigen Menschen, wenn sie, frei von der kapitalistischen Ausbeutung, alle ihre Fähigkeiten und ihren Patriotismus voll entfalten können, in der Lage sind, nie gekannte Leistungen, Taten voll Opfermut und Heldentum zu vollbringen.

Schwer war der Weg, aber es ging vorwärts, Schritt um Schritt.

Immer und besonders, wenn die Schwierigkeiten übergroß wurden, dann standen uns unsere sowjetischen Freunde mit ihren großen Erfahrungen hilfsbereit zur Seite.

Die sowjetischen Offiziere und Soldaten haben uns nicht nur vom Faschismus befreit, sondern durch ihren Sieg auch den antifaschistisch-demokratischen Kräften in Deutschland die Voraussetzungen für die Errichtung des ersten deutschen Staates der Arbeiter und Bauern geschaffen. Unser tief empfundener Dank gilt deshalb an diesem Tage des Rückblicks und der Ausschau unseren sowjetischen Freunden, besonders den sowjetischen Eisenbahnern, mit denen wir brüderlich verbunden sind.

Sinn dieser Festschrift ist es nicht allein, allen Eisenbahnern einen Überblick der wichtigsten Ereignisse der vergangenen 10 Jahre zu geben. Ihr Inhalt soll mehr sagen.

Jede Seite soll euch an die eigenen Leistungen, an die Schwierigkeiten und Erfolge auf eurem Arbeitsgebiet erinnern. Die Heldentaten unserer Aktivisten und Neuerer sollen euch Ansporn sein, ihnen nachzueifern. Es ist notwendig, daß sich jeder von euch voll bewußt wird, was sich in den vergangenen 10 Jahren im Eisenbahnwesen verändert hat und wie turmhoch unsere Entwicklung im Staat der Arbeiter und Bauern der Lage der Bundesbahn in Westdeutschland überlegen ist.

Jawohl, Kollegen, wir können stolz sein auf unsere Leistungen und unsere Errungenschaften. Erinnert ihr euch, wie wir im Jahre 1946 darum kämpften, die dringendsten Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung durch die Gestellung von Transportraum zu befriedigen? Heute sind die Transportleistungen gegenüber dem Jahre 1946 um mehr als 300 Prozent gestiegen. Spitzenleistungen aus dem Herbstverkehr der vergangenen Jahre sind dank der aufopferungsvollen Arbeit unserer Eisenbahner aller Berufsgruppen und Dienstzweige und der klugen Leitung von Partei und Regierung heute schon zur Selbstverständlichkeit geworden.

Hart war und ist der Kampf, alle Eisenbahner für das Neue zu gewinnen, sie davon zu überzeugen, daß unter den Bedingungen der Schaffung der Grundlagen des Sozialismus die ständige Steigerung der Arbeitsproduktivität das Ausschlaggebende und Allerwichtigste ist. Und die höhere Arbeitsproduktivität ist untrennbar verbunden mit der ständigen Anwendung von Neuerermethoden, mit dem Kampf um die Einführung der modernsten Wissenschaft und Technik im Eisenbahntransport, aber auch nicht zu trennen von unserem Ringen um Rentabilität, Disziplin, Pünktlichkeit und unfallfreies Fahren.

Unser Dank gilt der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, die durch ihre richtunggebenden Beschlüsse und ihre aktive Hilfe die Masse unserer Eisenbahner mit Optimismus erfüllte und zu heroischen Arbeitsleistungen begeisterte.

Ein Markstein von historischer Bedeutung war die Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner. Wann ist jemals die Bedeutung des Eisenbahntransportes und die Arbeit der Eisenbahner in solchem Maße gewürdigt worden, wie durch die Regierung unserer Republik mit dieser Verordnung.

Voller Stolz tragen heute unsere Eisenbahner ihre blaue Uniform und die Orden und Ehrenzeichen, die ihnen für ihre friedliche Aufbauarbeit von unserer Regierung verliehen wurden.

Und welcher Eisenbahner möchte das, was er als Herr seines Betriebes unter Schweiß und Schwierigkeiten in den vergangenen 10 Jahren mit aufbauen half, wieder preisgeben. Einen solchen Eisenbahner kann es nicht geben. Aber in der kapitalistischen Welt, vor allem in Westdeutschland, sind Kräfte am Werke, die den Krieg vorbereiten und das Rad der Geschichte zurückdrehen wollen.

Deshalb ist es erforderlich, daß wir alle die Erinnerung an die Aufbauarbeit der hinter uns liegenden 10 Jahre mit dem festen Entschluß verbinden, unsere Kräfte nicht zu schonen, um schnell, pünktlich und rentabel zu transportieren, aber auch unsere Betriebe und Fahrzeuge, unsere Anlagen und kulturellen Errungenschaften, unsere stolze junge Deutsche Demokratische Republik mit allen Mitteln zu schützen und zu verteidigen.

R. Mengel

Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn

# 10 JAHRE geführt von der SOZIALISTISCHEN

Dipl.-Ing. Erwin Kramer, Minister für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik

10 Jahre sind es her, daß unser größter volkseigener Betrieb unter deutscher Verwaltung seinen Aufbau begann. Die Voraussetzungen hierfür schuf die ruhmreiche Sowjetarmee, unter deren machtvollen Schlägen der faschistische deutsche Militarismus und sein gesamter Staatsapparat zusammenbrach.

Die Verkehrsanlagen waren durch den Krieg, durch die amerikanischen Bombenteppiche und durch die sinnlose Vernichtungswut der Faschisten zerstört und verwüstet.

Unter der Leitung klassenbewußter Arbeiter, die zu einem großen Teil aus den Konzentrationslagern, aus den Gefängnissen und aus der Emigration zurückgekehrt waren, wurden gemeinsam mit vielen Tausenden fortschrittlichen Eisenbahnern alle Kräfte angewandt, die zerrissenen Schienenstränge wieder zu verbinden, die Brücken wieder herzurichten und die Lokomotiven wieder in Gang zu setzen, um Züge für den Frieden zu fahren.

Das alles war keine leichte Arbeit.

Heute weiß jeder, daß der Weg seit 1945, der Weg des Aufstiegs aus eigener Kraft, den wir in unserem Staat der Arbeiter und Bauern beschritten haben, der einzig richtige ist.

Unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht ist die Arbeit zu einer Sache des Ruhmes und der Ehre geworden, und mit Stolz kann festgestellt werden, daß in den zurückliegenden Jahren des demokratischen Aufbaues Gewaltiges von den Eisenbahnern geleistet worden ist.

Bei diesen Betrachtungen sei in erster Linie unseren Freunden, den sowjetischen Eisenbahnern, gedankt, die uns unermüdlich mit großer Geduld und Ausdauer halfen, mit den Schwierigkeiten fertig zu werden. Von ihnen, die die große Kommunistische Partei der Sowjetunion im Geiste des proletarischen Internationalismus erzogen hat, haben wir unendlich viel gelernt.

Unsere Eisenbahner erkennen heute ihre hervorragende politische und wirtschaftliche Rolle im Staat. Geführt von der Partei der Arbeiterklasse gelang es, die Arbeit ständig weiter zu verbessern und neue Erfolge zu erringen. Diese Erfolge unseres neuen Lebens stehen in engster Verbindung mit jenen Erfolgen des organisierten Weltfriedenslagers. So gehen die Staaten des sozialistischen und demokratischen Lagers heute dazu über, unter der Führung der Sowjetunion die großen Perspektivpläne eines herrlichen friedlichen Aufbauwerkes mit gemeinsamen Kräften und Anstrengungen zu verwirklichen.

In echter Freundschaft und Verbundenheit schlossen die Völker dieses Lagers ihre gewaltigen, wirtschaftlichen, militärischen und politischen Kräfte zusammen. Davon legt der Warschauer Vertrag über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand beredtes Zeugnis ab.

Die Strategen des kalten Krieges sind mit ihrer „Politik der Stärke" durch die großen Erfolge des Weltfriedenslagers in eine Sackgasse geraten. Die Kräfte des Friedens und des Fortschritts haben die Welt in Bewegung gebracht, und niemals wird es den Strategen des Krieges gelingen, das Rad der Geschichte rückwärts zu drehen.

Die heutige politische Situation ist ein eindeutiger Beweis für die Veränderung des Kräfteverhältnisses in der Welt. Diese Veränderungen haben sich auch auf die Arbeit der Eisenbahner ausgewirkt. Sie spiegeln sich wider in den erreichten Leistungen und in dem Ergebnis eines zähen und beharrlichen Kampfes, der mit dem Sieg der Friedenskräfte auf eine immer höhere Stufe gestellt worden ist.

Erinnern wir uns noch der großen Müdigkeit und Lethargie, die noch 1946 herrschte. Als uns damals die Aufgabe gestellt wurde, die Beladung zu steigern, erklärten viele das für eine Unmöglichkeit. Heute, wo wir im Durchschnitt über das Dreifache beladen, erschrickt niemand mehr vor einer solchen Aufgabe. Erinnern wir uns jener Zeiten, wo unsere Züge mit vernagelten Fenstern über die Strecken rollten, wo Trauben von Menschen auf Dächern, Trittbrettern und Puffern hingen.

Heute können unsere Menschen in guten, aber auch in neuen, modernen Wagen wieder bequem reisen, und vielen unserer Werktätigen sparen die im Berufsverkehr eingesetzten Doppelstockgliederzüge wertvolle Zeit auf dem Wege von und zur Arbeitsstelle.

Der neue Aufbau der Deutschen Reichsbahn ist aber auch untrennbar verbunden mit der ständen Verbesserung der materiellen, kulturellen und sozialen Lage der Eisenbahner. Partei, Regierung und Gewerkschaften stellen die Sorge um den Menschen in den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit, zum erstenmal in der Geschichte der Deutschen Reichsbahn gibt es eine systematische materielle, kulturelle und soziale Betreuung der Eisenbahner. In den Betriebskollektivverträgen spiegeln sich die neuen Produktionsverhältnisse wider.

Anders dagegen sieht es bei der Deutschen Bundesbahn aus. Die Kriegspolitik der Adenauer-Regierung hat auch verheerende Folgen im Verkehrswesen nach sich gezogen. Der Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße verschärft sich immer mehr, und nicht zuletzt wird durch die Militarisierung der Bundesbahn die Lebenslage der westdeutschen Eisenbahner ständig verschlechtert. Die Verschuldung der Bundesbahn steigt immer höher. Die Folge davon ist, daß die westdeutschen Eisenbahner täglich von dem Gespenst der Arbeitslosigkeit bedroht sind. Durch die Rationalisierungsmaßnahmen verringerte die Deutsche Bundesbahn allein in den Jahren 1953 und 1954 ihren Personalbestand im Betriebsdienst um 27284 Beschäftigte, das sind etwa 7 Prozent.

# EINHEITSPARTEI DEUTSCHLANDS errangen wir die Erfolge

Der Arbeitsplatz der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik dagegen ist unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht gesichert.

Wir können aber auf dem Erreichten nicht ausruhen.

Während es in den vergangenen Jahren in der Hauptsache noch darauf ankam, die Leistungen an sich zu steigern, so steht jetzt die entscheidende Aufgabe, den Aufwand für die zu erzielenden Leistungen zu senken. Das bedingt, wie es das 24. Plenum des ZK der SED fordert, die Entwicklung einer neuen Technik im Eisenbahnwesen, und vor allem gilt es, die Arbeit mit neuen Methoden zu organisieren.

Solche neuen Methoden sind u. a. von unseren Lokführern und -heizern schon erfolgreich angewandt worden. Ihnen gelang es, den spezifischen Kohleverbrauch allein in der Zeit von 1950 bis 1955 um 41,6 Prozent zu senken.

Darüber hinaus waren unsere Lokführer und -heizer die Initiatoren wichtiger Wettbewerbe, wie der 500000er- und der Schwerlastbewegung, wofür unsere Regierung viele Kollegen als „Verdiente Eisenbahner" und „Helden der Arbeit" auszeichnen konnte.

Einige neue Lokomotivgattungen befinden sich in der Erprobung, und wir werden im zweiten Fünfjahrplan auch in der Lage sein, an die Erneuerung des Lokomotivparkes durch Serienbau heranzugehen, wobei für die sparsame Ausnutzung unserer Brennstoffvorräte auch den Kohlenstaublokomotiven Bedeutung zukommt.

Weitgehende Erfolge konnten auch in der Wagenwirtschaft erzielt werden. So erhielten wir eine ansehnliche Anzahl vierachsiger Kühlwagen, vierachsige offene und gedeckte Wagen mit 50 t Ladegewicht sowie vierachsige und auch sechsachsige Plattenwagen. Auch neue Personenwagen konnten in beträchtlicher Anzahl in den Dienst gestellt werden.

Großes haben in diesen zehn Jahren auch die Arbeiter in den Ausbesserungswerken der Reichsbahn geleistet. Nach dem Wiederaufbau der Werke gelang es in wenigen Jahren, den Ausstoß an ausgebesserten Lokomotiven und Wagen bei allen Schadgruppen auf den zur geordneten Fahrzeugunterhaltung erforderlichen Stand zu bringen. Eine große Rolle spielte dabei die Einrichtung zentraler Werkstätten für die Aufarbeitung von Federn, Kupplungen, Armaturen, Vorwärmern und Pumpen. Eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Unterhaltung der Fahrzeuge war die Spezialisierung unserer Werke auf je nur wenige Gattungen von Lokomotiven oder Wagen und die Beheimatung der Fahrzeuge bei diesen spezialisierten Werken.

Das macht es möglich, besonders in der Wagenreparatur zur Fließfertigung in Großserien überzugehen. Die Kosten der Ausbesserung sind dadurch gesunken, und die Lagerhaltung an Stoffen und Ersatzteilen konnte wesentlich reduziert werden. Vor allem aber wurde die Verantwortung und auch das Interesse der Werke an der Verbesserung der Qualität der Ausbesserung wesentlich erhöht.

Ein erstrangiges Instrument zur Verbesserung der Arbeit im operativen Betriebs- und Verkehrsdienst erhielten die Eisenbahner mit dem Dispatchersystem, und auch hier waren es wieder unsere sowjetischen Freunde, die uns ihre Erfahrungen uneigennützig übermittelten. Noch in diesem Jahr wird die Betriebsführung auf dem gesamten Streckennetz auf das Dispatchersystem umgestellt, und den Eisenbahnern werden moderne Ferndispatcher-, Bahnhofsdispatcher- und Streckendispatcherfernsprechanlagen zur Verfügung gestellt.

Die höheren Aufgaben erforderten auch neue Formen der Struktur und eine verbesserte Arbeitsorganisation im Eisenbahnwesen. Es war notwendig, die Direktions- und Ämtergrenzen entsprechend der Ökonomik und den höheren Aufgaben zu verändern und die wichtigsten Hauptstrecken unter dem einheitlichen Kommando des Dispatchers zusammenzufassen. Die strukturellen Änderungen ermöglichen es jetzt, den Plan bis auf die Brigade und auf die Schicht aufzuschlüsseln. Der Dispatcher hat die volle Verantwortung für seine Arbeit. Jede Schicht kontrolliert täglich die Planerfüllung und rechnet bei der Dienstübergabe den Schichtplan ab. Die damit erreichte konsequente Durchsetzung des Prinzips der einheitlichen Kommandogewalt kommt im Wettbewerb um die Grüne Strecke zum Ausdruck.

Ein weiterer Fortschritt, um eine richtige Ordnung herzustellen und die Arbeitsbedingungen ständig zu verbessern, ist die endgültige feste Verankerung des Achtstundentages im Betriebsdienst, der durch den einheitlichen Arbeitszeitbeginn erzielt wurde.

Alle erzielten Erfolge haben das Fundament geschaffen, um jetzt planmäßig die Rekonstruktion und Modernisierung unseres Transportwesens zu erreichen. Hier wird es Aufgabe der Wissenschaftler und Forscher sein, die Technik für die Erleichterung der Arbeit und für die allseitige Verbesserung des Verkehrswesens maximal auszunutzen.

Die Lösung der neuen Aufgaben ist nur dadurch zu erreichen, daß die Leiter der Betriebe und Dienststellen die Neuererbewegung, die Bewegung zur Erhöhung der Rentabilität ihrer Betriebe und zur Beseitigung der Verlustwirtschaft engstens verbinden mit dem Kampf um die Entwicklung, Einführung und Meisterung der neuen Technik.

Für die Professoren der Hochschule für Verkehrswesen, für die Wissenschaftler im Technischen Zentralamt der Deutschen Reichsbahn und für alle Ingenieure und Techniker unseres Betriebes kommt es jetzt darauf an, ihre großen schöpferischen Fähigkeiten einzusetzen, um in einem Perspektivplan die weitere Entwicklung und Anwendung der fortschrittlichen Technik entsprechend den Aufgaben des 24. Plenums des Zentralkomitees der SED durchzusetzen.

In diesem Zusammenhang ergibt sich auch als nächste Aufgabe die Veränderung des Ausbildungs- und Qualifizierungssystems. Die Einführung einer modernen Technik fordert von den leitenden Kadern im Eisenbahnwesen die Fähigkeit, die modernen technischen Errungenschaften richtig zu beurteilen und konsequent anzuwenden. Den leitenden Kadern müssen deshalb die neuesten Erkenntnisse der Wissenschaft und Technik planmäßig gelehrt werden.

Alles bisher Erreichte entstand im Kampf des Neuen gegen das Alte. Es gilt jetzt, diesen Kampf entsprechend den vor uns stehenden Aufgaben noch energischer und zielbewußter zu führen. Das erfordert vor allem, die Triebkräfte der Entwicklung, die Initiative der Massen, in die richtige Bahn zu lenken.

Die Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn hat einen großen Anteil bei der Mobilisierung der Eisenbahner. Ihrer Tätigkeit und der Tätigkeit der von ihr angeleiteten Parteiorganisationen ist es zu danken, daß die Eisenbahner erkannten, welche Kraft die einige Arbeiterklasse besitzt.

Jeder Eisenbahner weiß heute seine Errungenschaften zu schätzen, und jeder ist bereit, die Erfolge unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht zu schützen und zu verteidigen. Sie haben die Lehren der Geschichte verstanden und wissen, daß nur die Freundschaft mit den Völkern des Friedenslagers unter der Führung der Sowjetunion der Welt den Frieden erhalten und zur Wiedervereinigung Deutschlands führen kann. Von diesem Bewußtsein durchdrungen, werden die Eisenbahner, entsprechend dem in Warschau abgeschlossenen Vertrag über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand, alle Kraft aufwenden, um die sich ergebenden Aufgaben für unser Volk in Ehren zu lösen.

Sie werden, geführt von der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, zu weiteren großen Erfolgen schreiten und so helfen, unser geliebtes Vaterland wieder zu vereinigen und den Sieg der Sache des Friedens zu sichern.

# ES BEGANN EINE NEUE ZEIT

Noch waren die Gleise, Lokomotiven und Wagen durch Bomben und Granaten beschädigt. Die Ruinen der Bahnhöfe und Betriebsanlagen mahnten uns, daran zu denken, daß Hitler im Auftrag der deutschen Imperialisten die Völker Europas mit unsagbarem Leid überschüttet, das deutsche Volk an den Rand des Ruins gebracht hatte. So sah es am 8. Mai 1945 traurig aus. Bewährte Antifaschisten hatten den Willen, das Chaos, das bestand, zu beenden. Sie erhielten allenthalben die Hilfe der sowjetischen Besatzungstruppen.

Meine erste Arbeit war, die gewerkschaftliche Grundlage in den Betrieben der Deutschen Reichsbahn zu schaffen. Meine langjährige Tätigkeit als Eisenbahner, als Bahnunterhaltungsarbeiter, als Zugschaffner vor 1945 gab mir dazu die Voraussetzungen. Mit bekannten Genossen und Kollegen, die sich bereits in der Arbeiterbewegung bewährt hatten, wurde diese Arbeit sofort begonnen. In Karl-Marx-Stadt, dem ehemaligen Chemnitz, war meine damalige Arbeitsstelle.

In kurzen Beratungen wurde beschlossen, Kohle für die Lokomotiven einzukaufen. Das aus Fahrgeldern eingenommene Geld wurde zum Einkauf von Kohle verwendet. Es bestand nur die Möglichkeit, mit Bargeld einzukaufen. Die zerstörten Gleisanlagen wurden wieder instand gesetzt, so daß Streckenabschnitt für Streckenabschnitt wieder voll in Betrieb genommen werden konnte.

Die Trümmer, die Ruinen wurden beiseite geräumt, und so begann der Aufbau. Mit wenig Brot, aber unter Anspannung aller Kräfte wurden die Schwierigkeiten überwunden. Ich arbeitete als Amtsvorstand. Die Berufszüge und Reisezüge waren überfüllt, Lokomotiven und Trittbretter der Reisezugwagen waren neben überfüllten Abteilen noch Beförderungsplätze. Zur Beförderung von Lebensmitteln, Ziegelsteinen, Zement wurden Personenwagen benutzt, da Güterwagen nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung standen. Aber schon zeigten sich die ersten Erfolge. Spürbar stärker wurde die Kraft, die lenkte und leitete. Die Partei der Arbeiterklasse, die SED, war der Motor des Neuaufbaues.

Und wenn ich auf 1950 zurückschaue, auf die Aufgaben der Jahre 1945 bis 1949, so haben wir doch recht viel erreicht.

Unsere Reisezüge, Berufszüge fahren besser, schneller, die Güterwagen wurden ausgebessert und konnten in größerer Zahl zur Verfügung gestellt werden. Unsere sowjetischen Genossen halfen uns durch Rückgabe von Güterwagen. So spürte ich, was die große, brüderliche Hilfe der Sowjetunion für uns bedeuten, wie sie bei der eigenen Arbeit zu verstehen ist.

Der erste Fünfjahrplan wurde begonnen, und mit ihm standen neue, größere Aufgaben vor uns. Es wurden neue Reisezugwagen, Doppelstockwagen gebaut, um besonders den Berufsverkehr zu verbessern. Neue Stellwerke (Gleisbildstellwerke) wurden gebaut und in Betrieb genommen. Sie zeigten einen weiteren Fortschritt in unserem Eisenbahnbetrieb. Wenn in den Jahren nach 1945 der operative Dienst sich langsam auf die Bedeutung und Größe seiner Aufgaben besann, so zeigt er heute nach der Einführung des Dispatcherdienstes bei der Deutschen Reichsbahn, welchen großen Schritt nach vorwärts er gemacht hat. Die Anfangsschwierigkeiten, die bestanden haben, sind klein geworden.

Die Größe unserer heutigen Aufgaben wird bestimmt durch unsere eigenen Erfolge. Ausgelöst durch die Aktivistenbewegung, durch Neuerermethoden, durch ein höheres Arbeitsbewußtsein und eine höhere Arbeitsproduktivität auch bei der Deutschen Reichsbahn, sind die vor uns stehenden Aufgaben Ausdruck einer neuen, besseren, schöneren Zeit.

Für unser großes Ziel, die Verwirklichung des Sozialismus, mitzuarbeiten, macht uns stolz, Menschen unserer Zeit zu sein.

Denken wir aber stets daran, wie es 1945 aussah, mit welcher Kraft wir die uns anfänglich schier unüberwindlich scheinenden Schwierigkeiten gemeistert haben.

**Hans Uhle**
Verdienter Eisenbahner

# DIE S-BAHN, UNGETEILTES VERKEHRSMITTEL DER DEUTSCHEN HAUPTSTADT

Die Berliner S-Bahn ist seit ihrem Bestehen das beliebteste Verkehrsmittel der Menschen unserer deutschen Hauptstadt. Sie sorgt dafür, daß die Werktätigen im Berufsverkehr schnell und sicher an ihre Arbeitsplätze und zurück befördert werden, und bringt die erholungsuchende Bevölkerung an die schönsten Plätze der Hauptstadt und der Randgebiete.

Während des furchtbaren zweiten Weltkrieges wurden ihr schwere Schäden zugefügt, die erst ganz allmählich wieder beseitigt werden konnten, teilweise haben wir noch heute unter den Auswirkungen dieser Zerstörungen zu leiden. Ich denke nur an die Sprengung des Spreetunnels und des Tunnels unter dem Landwehrkanal, wo plötzlich riesige Wassermassen in den Nord-Süd-Bahn-Tunnel eindrangen.

Ein Heldentum der Arbeit kam damals bei allen Eisenbahnern auf, die oftmals nur mit einem Stück trocken Brot in der Tasche an die Wiederingangsetzung der S-Bahn herangingen. Da gab es keinen Sonn- und Feiertag, und die Berliner Eisenbahner leisteten viele freiwillige Dienstschichten, um dem großen Ziel der schnellsten Wiederherstellung geordneter Verkehrsverhältnisse in einer einheitlichen, demokratischen deutschen Hauptstadt zu dienen. Jede wiederhergestellte Strecke, jeder wiederaufgebaute S-Bahnwagen zeugte von der Liebe unserer Eisenbahner zur Berliner S-Bahn und von ihrem Aufbauwillen. Deshalb waren die Eisenbahner empört, als die Feinde unseres Volkes auch die deutsche Hauptstadt spalteten. Die Eisenbahner haben unbeirrbar alle Anschläge auf die Berliner S-Bahn abgewehrt und kämpfen unentwegt für die Einheit unserer Heimat.

Nachdem die Betriebsleitung der S-Bahn bereits am 3. Mai 1945 unter meiner Leitung ihren Dienst wieder aufnahm, setzten die Kolleginnen und Kollegen ihre ganze Kraft ein, um die S-Bahnstrecken schnellstens wieder befahrbar zu machen und damit der schwergeprüften Berliner Bevölkerung zu helfen.

Als erste Strecke konnte die Strecke Wannsee–Schöneberg wieder in Betrieb genommen werden, der Zug um Zug weitere Streckenabschnitte folgten.

Heute befördert die Berliner S-Bahn im Jahresdurchschnitt wieder täglich 1,7 Millionen Werktätige und Reisende im Normalverkehr. Aus dieser hervorragenden Leistung sind nicht nur die Taten der Eisenbahner ersichtlich, die verantwortungsbewußt ihren oftmals schweren Dienst tun, sondern sie beweisen mit ihrer Arbeitsleistung täglich, daß sie sich mit allen Mitteln nicht nur für die Berliner S-Bahn – als einziges ungeteiltes Verkehrsmittel der deutschen Hauptstadt – einsetzen, sondern auch aktiv am Kampf zur Wiedervereinigung unseres deutschen Vaterlandes beteiligt sind.

Oft und gern erinnern sich die Kolleginnen und Kollegen der Berliner S-Bahn jener Sommertage des Jahres 1951, als die friedliebende Jugend der Welt zu Gast in unserer Hauptstadt weilte. Während dieser drei Wochen der Weltfestspiele haben damals insgesamt 56,1 Millionen Fahrgäste die S-Bahn benutzt, das entspricht einer höheren Beförderungsleistung gegenüber dem normalen S-Bahnverkehr von 18,3 Millionen Reisenden.

Viele Wünsche und Pläne haben wir selbst noch zur Verbesserung des S-Bahnverkehrs, die wir aber nur verwirklichen können, wenn es uns gelingt, den Frieden zu erhalten.

Wir werden alles einsetzen, um diesem großen und schönen Ziel zu dienen. Wir arbeiten für ein einiges und friedliebendes Deutschland, in dem frohe und glückliche Menschen mit einer lichtvollen Zukunft auch auf der Berliner S-Bahn fahren.

**Friedrich Kittlaus**
Verdienter Eisenbahner


# Aktivisten DER ERSTEN STUNDE


Geführt von den besten Söhnen der Arbeiterklasse wurde von den schaffenden Menschen der Schutt beiseite geräumt und der Eisenbahnverkehr wieder in Gang gebracht. Groß ist die Anzahl der Eisenbahner, die heldenhafte Leistungen vollbrachten.

•

Zerborstene Güterwagen, verbogene Schienen, zerstörte Bahnhofs- und Stellwerksgebäude, ein völlig zerrüttetes Eisenbahnwesen, das war das Erbe, das der Hitlerfaschismus uns hinterließ. Ungebrochen jedoch war der Wille der deutschen Menschen zum Leben.

Genosse Hans Uhle hatte einen großen Anteil daran, daß im Dresdner Bezirk das Leben schon in kurzer Zeit wieder normal pulsierte.

•

Bei der Inganghringung des Berliner S-Bahnverkehrs zeichnete sich besonders Kollege Friedrich Kittlaus (im Bild außen rechts) durch seine unermüdliche Tatkraft aus.

# Treue Freunde an unserer Seite

**8. Mai 1945**
Die Sowjetische Militärverwaltung in Deutschland übernimmt die Leitung der Deutschen Reichsbahn.

**1. September 1945**
Übergabe der Deutschen Reichsbahn in die Hände des deutschen Volkes auf Grund des Befehls 8 der SMAD.

**4. Juni 1947**
Bildung der ständigen Wirtschaftskommission für die sowjetische Besatzungszone mit der Hauptverwaltung Deutsche Reichsbahn.

**10. Oktober 1947**
Befehl Nr. 234 der SMAD: Steigerung der Arbeitsproduktivität, Werkküchenessen, Lohnerhöhungen und Prämien.

**9. Mai 1949**
Befehl des Obersten Befehlshabers der Sowjetischen Besatzungstruppen in Deutschland, Armeegeneral Tschujkow, über die Aufhebung der beiderseitigen Verkehrsbeschränkungen.

**7. Oktober 1949**
Proklamierung der Deutschen Demokratischen Republik in Berlin.

**10. Oktober 1949**
Übertragung der Verwaltungsfunktionen von der SMAD auf die Regierung der DDR und Bildung einer Sowjetischen Kontrollkommission (SKK).

**21. April 1952**
Herausgabe der ersten Übersetzung sowjetischer Eisenbahnfachbücher.

**1. Dezember 1952**
Mit einer FDGB-Delegation besuchen zum ersten Male auch Funktionäre der IG Eisenbahn die Sowjetunion.

**27. Mai 1953**
Auflösung der SKK in Deutschland und Schaffung des Amtes eines Hohen Kommissars der UdSSR in Deutschland.

**12. August 1953**
Eine Delegation der Deutschen Reichsbahn besucht die Sowjetunion und studiert das Dispatchersystem und die Methoden der gesellschaftlichen Arbeit unter den sowjetischen Eisenbahnern.

**25. März 1954**
Aufhebung der Kontrolle durch den Hohen Kommissar der UdSSR in Deutschland. Herstellung der vollen Souveränitätsrechte der DDR und ihrer Entscheidungsfreiheit in ihren inneren und äußeren Angelegenheiten.

**Im April 1954**
Die Regierung der UdSSR entspricht der Bitte der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und stellt dem Ministerium für Verkehrswesen sowjetische Eisenbahnfachleute als Berater zur Verfügung.

**13. Juni 1954**
Besuch einer sowjetischen Eisenbahnerdelegation mit dem Stellvertreter des Leiters der Politischen Verwaltung des Ministeriums für Verkehrswesen der UdSSR, Zaregorodzew, und Prof. Petrow zum Tag des deutschen Eisenbahners 1954.

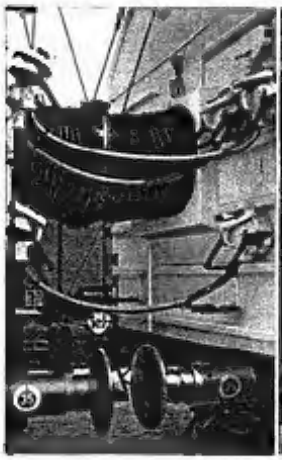
**12. Juni 1955**
Zum Tag des deutschen Eisenbahners 1955 weilt der Minister für Verkehrswesen der UdSSR, Besuchew, mit einer Delegation sowjetischer Eisenbahner in der DDR.

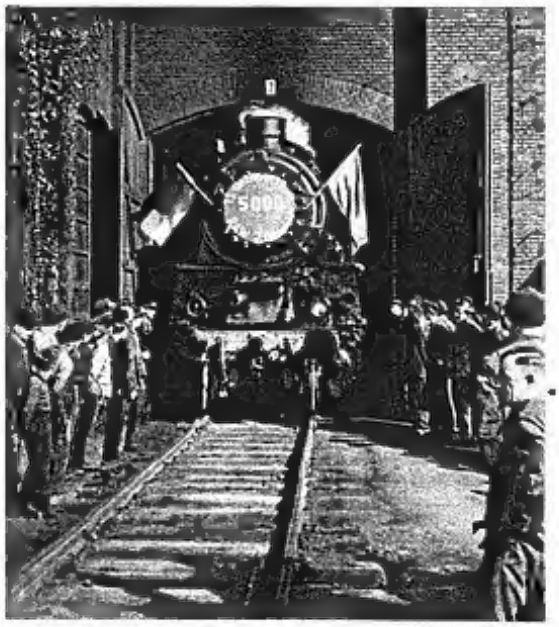
Sie hielten noch die Waffen in der Hand, mit denen sie den Hitlerfaschismus in Deutschland zerschlagen hatten, als die ruhmreichen Söhne und Töchter der Sowjetunion darangingen, den Eisenbahntransport in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone wieder in Gang zu bringen. Unter ihrer Leitung fuhren die ersten Züge über unsere Strecken. Auch sie, die zu unseren besten Freunden wurden, gehören zu den Aktivisten der ersten Stunde.

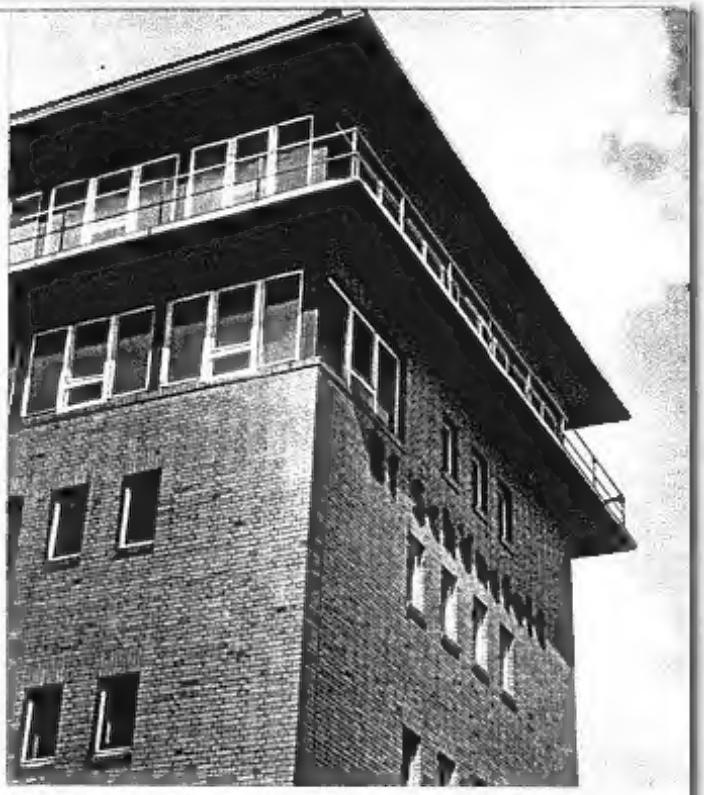
Der Freundschaftszug der Jugendbrigade „Walter Ulbricht" fährt aus dem Leipziger Hauptbahnhof.

Eine hohe Ehre wurde den deutschen Eisenbahnern zuteil, als die Leiter der ersten Delegation zum Ehrentag der sowjetischen Eisenbahner im Jahre 1954 beim Festakt in das Präsidium gerufen wurden und in der ersten Reihe Platz nahmen.

Held der Arbeit Eduard Hieronymus schuf als Lokführer 1952 neue Kohleverbrauchsnormen. Durch ihre Anwendung konnte der Kohleverbrauch der Deutschen Reichsbahn erheblich gesenkt werden.







Im Juli 1951 war das größte Bauwerk der Deutschen Reichsbahn, der südliche Berliner Außenring, fertiggestellt. Beherrschend blickt das moderne Gleisbildstellwerk Bf Schönefeld auf die gewaltigen Anlagen.

•

Nach dem neuesten Stand der Kältetechnik ausgerüstete Kühlwagenzüge der Deutschen Reichsbahn bringen die Güter gekühlt und frisch an ihre Bestimmungsorte. Durch die Faltenbälge läuft die im Motorwagen erzeugte Kühlflüssigkeit durch den ganzen Zug.

•

Die Kohlenstaublokomotive, eine Entwicklung des Nationalpreisträgers Hans Wendler vom Technischen Zentralamt der Deutschen Reichsbahn, ist aus der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn nicht mehr wegzudenken.

Die Entwicklung der automatischen Halbschranke zeugt von dem Bemühen der Deutschen Reichsbahn, nicht nur den Eisenbahnbetrieb schnell und sicher zu gestalten, sondern auch dem Straßenverkehr durch moderne Anlagen Sicherheit zu garantieren.

•

Gewaltige Leistungen vollbrachten auch die Arbeiter in den Reichsbahnausbesserungswerken. Am Tag der Aktivisten, am 13. Oktober 1954, konnten die Eisenbahner des Raw 7. Oktober Zwickau stolz ihre 5000. ausgebesserte Lokomotive den Betriebseisenbahnern übergeben.

# Mit unserer Regierung auf dem Wege zu einem friedliebenden glücklichen Deutschland

**Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik**
vom 9. Oktober 1950 (GBl. S. 1068)

§ 5

Entsprechend der wichtigen Rolle der Eisenbahn für die Erfüllung der Volkswirtschaftspläne ist für die Arbeiter und Angestellten der Eisenbahn bei ununterbrochener Beschäftigungszeit eine zusätzliche Entlohnung einzuführen, wofür in gesonderten Tabellen die Tätigkeitsmerkmale festzulegen sind.

§ 10

Die Arbeiter und Angestellten der Deutschen Reichsbahn erhalten ab 1. Januar 1951 nach Beschäftigungsdauer von 10, 25 und 40 Jahren eine Prämie und ein Diplom für gute Leistung. Die Höhe der Prämien wird durch Durchführungsbestimmungen geregelt.

§ 23

An besonders verdiente Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik werden am „Tag des deutschen Eisenbahners" Titel und Ehrenzeichen „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik" verbunden mit Prämien verliehen. Gleichzeitig werden für den Träger der Auszeichnung und seine Familie zusätzlich zwei Freifahrten im Jahre auf allen Strecken der Deutschen Reichsbahn gewährt.

**Gesetz der Arbeit zur Förderung und Pflege der Arbeitskräfte, zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur weiteren Verbesserung der materiellen und kulturellen Lage der Arbeiter und Angestellten**
vom 19. April 1950 (GBl. S. 349)

**Gesetz über die Teilnahme der Jugend am Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik und die Förderung der Jugend in Schule und Beruf, bei Sport und Erholung**
vom 8. Februar 1950 (GBl. S. 95)

**Gesetz über den Mutter- und Kinderschutz und die Rechte der Frau**
vom 27. September 1950 (GBl. S. 1037)

**Verordnung über die Wahrung der Rechte der Werktätigen und über die Regelung der Entlohnung der Arbeiter und Angestellten**
vom 20. Mai 1952 (GBl. S. 377)

**Verordnung über die Rechte und Pflichten der Meister in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben und über die Erhöhung ihrer Gehälter**
vom 28. Juni 1952 (GBl. S. 504)

**Verordnung zur Entwicklung einer fortschrittlichen demokratischen Kultur des deutschen Volkes und zur weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Intelligenz**
vom 16. März 1950 (GBl. S. 185)

**Verordnung über Erholungsurlaub**
vom 7. Juni 1951 (GBl. S. 547)

**Verordnung über Kündigungsrecht**
vom 7. Juni 1951 (GBl. S. 550)

**Verordnung über die weitere Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter und der Rechte der Gewerkschaften**
vom 10. Dezember 1953 (GBl. S. 1219)

I.

Über Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter

1. Die wichtigste Aufgabe aller Ministerien und der übrigen Staats- und Wirtschaftsorgane, aller Leiter von Betrieben und Ämtern, aller örtlichen Organe der Staatsgewalt der Republik ist die Sorge um die weitere Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter durch die volle und rationelle Verwendung der für diese Zwecke bereitgestellten staatlichen Mittel sowie durch die Ermittlung und Verwendung zusätzlicher örtlicher Reserven.

**Verordnung über das Erfindungs- und Vorschlagswesen in der volkseigenen Wirtschaft**
vom 6. Februar 1953 (GBl. S. 293)

**Verordnung über die Erhöhung des Arbeitslohnes für qualifizierte Arbeiter in den wichtigsten Industriezweigen**
vom 28. Juni 1952 (GBl. S. 501)

**Verordnung über die Erhöhung des Arbeitslohnes der Arbeiter der volkseigenen Wirtschaft in den Lohngruppen I bis IV**
vom 23. Juli 1953 (GBl. S. 885)

## Die Arbeit wurde zur Sache des Ruhms und der Ehre

**Seit 1949 wurden bei der Deutschen Reichsbahn Zehntausende mit hohen Titeln und Auszeichnungen geehrt**

2 Kollektive sind Träger des Nationalpreises
6 Auszeichnungen mit dem Titel „Held der Arbeit"
3 Auszeichnungen mit dem Titel „Banner der Arbeit"
9 Auszeichnungen mit dem Titel „Verdienter Erfinder"
164 Auszeichnungen mit dem Titel „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik"
123 Auszeichnungen mit dem Titel „Verdienter Aktivist"
41 Auszeichnungen mit dem Abzeichen „Für ausgezeichnete Leistungen im Wettbewerb"
7924 Auszeichnungen mit dem Titel „Aktivist des Zweijahrplanes"
43956 Auszeichnungen mit dem Titel „Aktivist des Fünfjahrplanes" (bis 31. 12. 54)
1870 Auszeichnungen mit der Medaille „Für ausgezeichnete Leistungen" (bis 31. 12. 54)
4 Auszeichnungen mit der Goldenen Medaille „Für gute Leistungen im Berufswettbewerb"
158 Brigaden mit dem Titel „Brigade der besten Qualität"
29 Brigaden mit dem Titel „Brigade des 7. November"
11 Brigaden mit dem Titel „Brigade des IV. Parteitages"

**Auf diese Menschen sind wir stolz. Ihnen gehört unsere Achtung.**

An vorbildliche Eisenbahner wurde am 9. Juni 1955 vom Präsidenten der Deutschen Arbeiter- und Bauern-Staates der Vaterländische Verdienstorden in Bronze verliehen.
Einer von ihnen war der Brigadier des Bahnbetriebswerkes Neustrelitz, Kollege Anton Ortgies.

Am 8. Juni 1951 empfing der Präsident der Deutschen Demokratischen Republik, Wilhelm Pieck, in seinem Amtssitz die zum „Tag des deutschen Eisenbahners" ausgezeichneten „Verdienten Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik".

Ein historischer Tag für die Eisenbahner der DDR war der 5. November 1955, an dem durch den Präsidenten der Deutschen Demokratischen Republik eine Eisenbahnerdelegation empfangen wurde.

# ARBEIT für den Frieden

zerstörten Städte und die sich ständig verbessernde Versorgung der Bevölkerung zu befriedigen. So wurde die

und überstieg somit die Leistung, die 1936 auf dem Gebiet

Bundesbahn bis heute erst 77 Prozent der Leistungen von

und-Bauern-Staates, und die ständige Aufklärungsarbeit der Industriegewerkschaft Eisenbahn.

des Fünfjahrplanes damit vorfristig zu erreichen.

war, vielmehr Puffer, Dächer und Trittbretter als Beförde-

wagen unsere Werktätigen in die schönsten Gegenden der

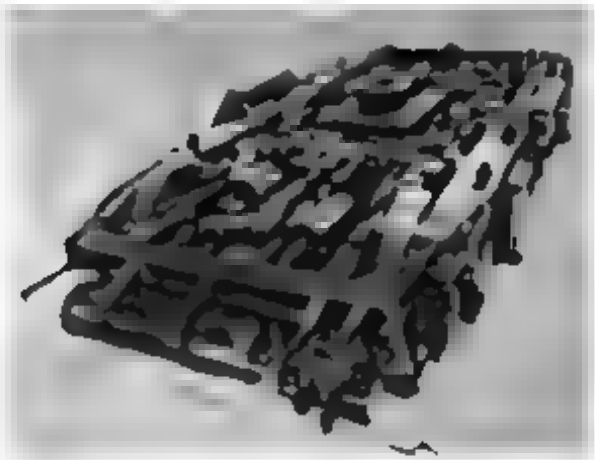
Besonders hohe Leistungen erreichte der Reiseverkehr zu

III. Weltfestspielen der Jugend und Studenten. Bei der Aktion

Die Gesamtleistung kommt auch darin zum Ausdruck, daß

mehr Personen beförderte.

In der Maschinenwirtschaft wenden die Eisenbahner mit



nach der Lunin-Methode. Durch die Einführung einer ver-

senkt werden, womit der Volkswirtschaft viele Millionen Tonnen Kohle zu anderen wichtigen Zwecken zur Ver-

4 Jahren auf 127 Prozent gesteigert worden.

gestellt wurde.

In zunehmendem Maße wurden beim Bau neuer Strecken Stahlbetonschwellen und lückenloses Gleis verlegt

transportwesens bedeutet die Überlassung eines vollständigen Kraftwerkes, von elektrischen Lokomotiven und anderer Ausrüstung durch die Sowjetunion, wodurch es möglich war, die Elektrifizierung des Eisenbahnbetriebes in der Deutschen Demokratischen Republik in beachtlichem Um-

Schiene R 50 konnten wir so wichtige Strecken, wie z. B.

All das war nur möglich, weil die Deutsche Reichsbahn nicht

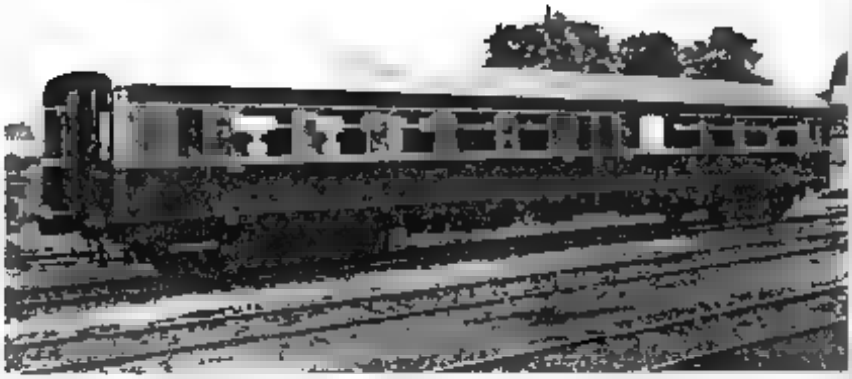
sischer Betrieb in einem Arbeiter-und-Bauern-Staat ist. Da-

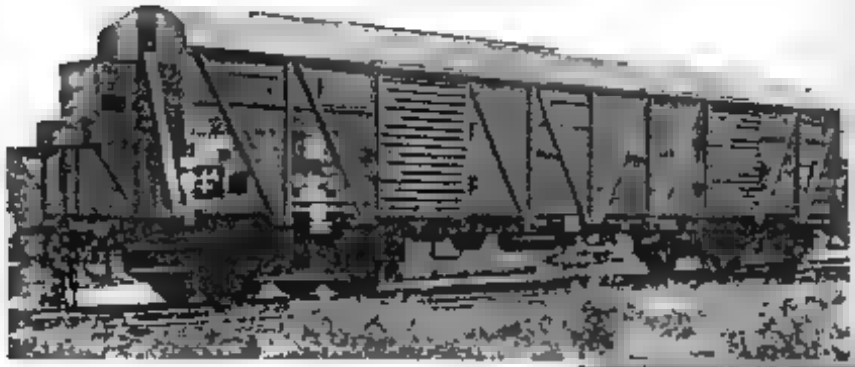
Durchschnittslohn gegenüber 1946 um 44,6 Prozent anstieg, während in der gleichen Zeit 17 Preissenkungen erfolgten.

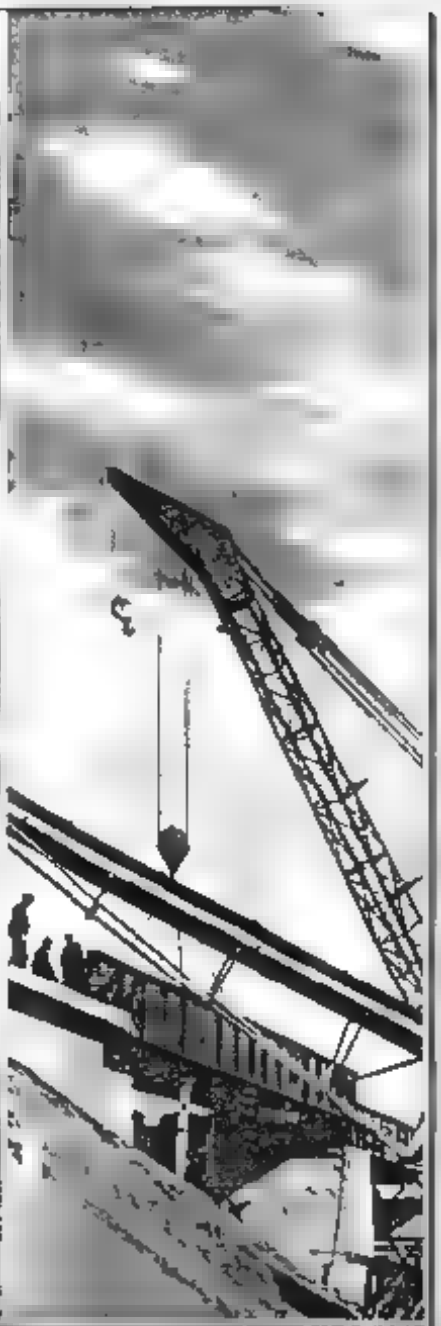
der Deutschen Reichsbahn von 8,6 Prozent im Jahre 1946

Der Arbeit der Deutschen Reichsbahn kommt im Kampf um

in vorderster Front im Kampf um die Einheit Deutschlands







Allen Anforderungen der modernen Eisenerzhebe wird der neue C 4/4/p-Reisezugwagen gerecht.

•

Eine der letzten Lokomotivkonstruktionen ist die steuerungsfähige Nebenbahntenderlok für Normalspur Baureihe 83.0.

•

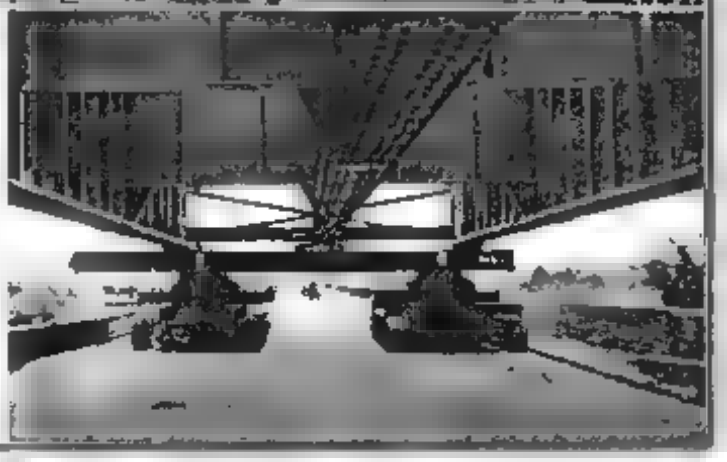
Eine besonders wertvolle Neuentwicklung ist der 4achsige gedeckte Großraumgüterwagen mit 50 t Ladegewicht.

•

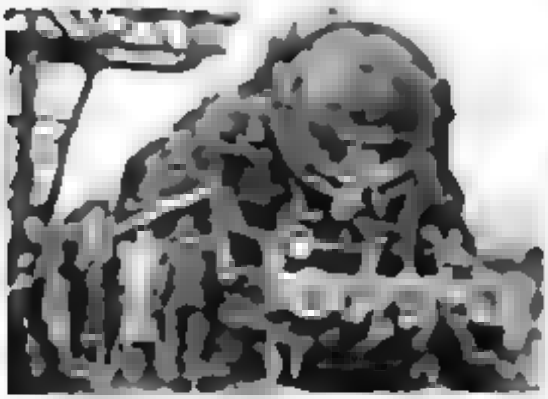
Beim Bau der Berliner Außenringe bewährten sich die neuen Eisenbahnfahrbrücken mit einer Tragfähigkeit bis 100 t.

•

Die Straßenroller der Deutschen Reichsbahn werden immer mehr zu schwierigen Schwerlasttransporten eingesetzt. Zweieinhalb Stunden nur dauerte das Verrollen dieses 44 m langen und 300 t schweren Brückenüberbaues für die Autobahn auf vier paarweise untergesetzten zweiteiligen Schwerlast-Straßenrollern bei einer Entfernung von 200 m mit einer maximalen Rollgeschwindigkeit von 4 m/min.



# NEUE VERHÄLTNISSE — NEUE



GÜNTER MITTAG

beim Zentralkomitee der SED

Methode, das von den polnischen Freunden angewandte

Fahren von Schwerlastzügen durch die Cottbusser Kollegen

der Deutschen Reichsbahn. Das führte dazu, daß der spez

werden konnte. Im operativen Betriebs- und Verkehrsdienst

Verdienten Eisenbahner Fritz Körner im Raw Halle und die

bahner, die entscheidend dazu beigetragen haben, daß die

Aufbau eines neuen Lebens und seiner eigenen Eisenbahn

n die Partei- und Gewerkschaftsorganisationen

termethoden bei der Deutschen Reichsbahn waren die Lok-

# ARBEITSMETHODEN

Auf jedem Dienstposten muß exakt festgelegt werden, wie

ioge mit der der Industriebetriebe übereinstimmen und

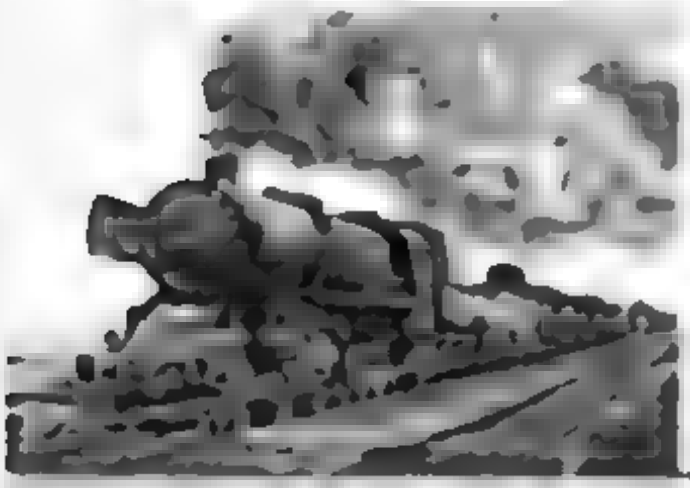
schmelzen. Dann erst wird der Wagenumauf und dami

Für eine wirtschaftliche Arbeit des Eisenbahnwesens hat das

eine große Bedeutung. Es steigert die Durchlaßfähigkeit der

Heute haben die Cottbusser Eisenbahner mit solchen hervorragenden Lokführern wie dem Genossen Hannert in ihrem Bezirk erfolgreich mit dem planmäßigen und organisierten

Aber diese Bewegung hat noch keine Massenbasis. Die verantwortlichen Genossen in den Hauptverwaltungen des



In jedem Rbd-Bezirk und auf jeder Hauptstrecke sollte des-

legen und den Rat der Praktiker gewissenhaft prüfen.

geste gerr werden konnte, dann sind schon daraus die großen

auch damit verbunden, daß die Planung, die Materialversor-

höheres Niveau erreichen. Auch die Erfahrungen der im

allem die vielen Vorschläge für die kleine Mechanisierung beachten, die darauf hinzielen, mit geringen Mitteln be-

Bahnunterhaltungsdienst durchzuführen.

grundsätzlichen Voraussetzungen für die Rekonstruktion


ELEKTRIFIZIER

# Die Zahl der Wagenumstellungen

Von Prof. Dr.-Ing. habil. Gerhard [illegible] Hochschule für Verkehrswesen

Die Wagenverkehrsarbeit in der Deutschen Demokratischen Republik [illegible] auf dem Gebiet des Verkehrswesens [illegible] in der vergangenen [illegible] Die [illegible] der Wagenverkehrsarbeit durch die Regierung [illegible] Bezirks [illegible] des Verkehrswesens [illegible] der Preis [illegible] der [illegible] wurden Ergebnisse erzielt, [illegible] für die Revisoren des Eisenbahnministeriums in der DDR ein beredtes Zeugnis ablegen.

Der nachstehend [illegible] Vortrag eines Vertreters [illegible] Verkehrsuniversitäten [illegible] Verhältnisse zur Feststellung der durchschnittlichen Zahl der Wagenumstellungen in einem Bahnbezirk mit dem Ziel der Zahl der Wagenumstellungen zu senken, im Jahre 1954 gehalten.

In dem betrachteten Bezirk sind viele Bahnhöfe vorhanden, auf denen einige Wagen in Zugen eingestellt oder beim Wagen von Zug zu Zug umgesetzt werden. Die Zahl dieser Bahnhöfe ist [illegible]. Auf diesen werden [illegible] Wagen in Züge eingestellt, [illegible] Wagen umgesetzt sind und die Zahlen [illegible] von Bahnhof zu Bahnhof verschieden sind. Außerdem liegen in dem Bezirk einige Bahnhöfe, auf denen Wagen von Zug zu Zug umgesetzt werden. Die Zahl dieser Bahnhöfe ist [illegible] Die Zahl der Wagen, die auf diesen [illegible] Bahnhöfen [illegible] von [illegible] Zug eingestellt [illegible] ist gleich $e_1$, während die Zahl der von jedem Umstellbahnhof aus Zug umgestellten Wagen [illegible] und auch diese Zahl von Bahnhof zu Bahnhof [illegible] Auf einem Umstellbahnhof wird [illegible] Wagen von Zug in Zug umgestellt. Im ganzen Bezirk ist die Summe der umgestellten Wagen [illegible] Die Zahl der Umstellungen bezieht man auf die Zahl der im ganzen Bezirk eintreffenden eingestellten Wagen $E = E_1 + E_2$ und erhält die gesamte Umstellzahl

$$[illegible] = \frac{[illegible]}{E} = \frac{E_1 + E_2}{E}$$

Die Zahlen [illegible] unter [illegible] Bahnhof im Betriebsbuch (DV 407 § 1 Absatz 1 Satz 2) Wagenabgang [illegible] Zugen [illegible] Bahnhofe [illegible] Wagenabgang [illegible] lich, wöchentlich oder in noch größeren Zeiträumen geschehe, ist dabei von untergeordneter Bedeutung.

Die Zahlen [illegible] der Leitner-Bahnhofe im Betriebsbuch (DV 407 § 1 Absatz 1 Satz 1) Wagenabgang in der Nacht auf. Diese Bahnhöfe bilden jeweils die Differenz $e_1 - e_2$, und diese Unterschiede werden über die Umstellbahnhofe des Bezirks summiert.

Der Vorschlag erfüllt die bei der Aufgabestellung genannten Bedingungen. Er geht von den im Betriebsbuch vorhandenen Aufzeichnungen aus. 2. Er erfordert keine neuen Erhebungen, sondern nur die Anlage eines Sammelbogens. 3. Die Zahl der Umstellungen ist in ein Verhältnis zur Zahl der gesamten Wagen gebracht.

Die Zahlen [illegible] nach der angegebenen Quelle können fehlerhaft sein, wenn in einem Bahnhof eine gewisse Zahl von Wagen [illegible] und dann von einer Zugeinheit zur anderen [illegible] und dann natürlich doppelt gezählt werden, z. B. wenn ein in der Ladestraße [illegible] Wagen [illegible] Bedeutung [illegible] wird oder [illegible] Wagen [illegible] anderen Zugeinheit [illegible] wird. Es muß in der Praxis geprüft werden, ob diese Wagenzahlen in groß sind, daß sie das Ergebnis merklich verfälschen können.

Bei der Auswahl der Bahnhöfe $i$, auf denen regelmäßig Wagen umgestellt werden, kann u. U. auf kleinere Bahnhöfe verzichtet werden, auf denen derartige Umstellungen (z. B. die Auflösung [illegible] Zugbildungen oder die Zusammenstellung [illegible] Ganzzügen) vorkommen. Der Hauptanteil der Umstellungen entfällt auf die großen und mittleren Bahnhöfe, und diese sind in ihrer Zahl leicht zu erfassen.

Nicht erfaßt werden in den Zahlen [illegible] nach der angegebenen Quelle die im Bereiche umgestellten Gesamtzüge. Auch diese Erfassung ist [illegible] Nicht erfaßt werden weiterhin die Umstellungen eines Güterzuges ohne Veränderung der Wagenzahl (DV 407 § 11 [illegible]). Diese Umstellungen können aber auch nicht als Zugbildungen angesehen werden. Ihre Nichterfassung ist also für den angestrebten Zweck unschädlich.

Wenn in einem Bezirk die Umstellzahl $x$, und die Zahl der eingestellten Wagen [illegible] bekannt sind, so können mehrere Bezirke zusammengefaßt werden. Es ist [illegible] der [illegible] Umstellzahl [illegible]

Dadurch [illegible] möglich, die Umstellzahlen $x$ und die Wagenemsetzzahlen $E$ in einem Verhältnis zu bringen, [illegible] Bezirk [illegible] zahlen kann daher nur derselben Lokomotive im Bez., Bhf. oder Gesamtmaßstab vorgenommen werden.

Die geforderte Ermittlung der Wagenumstellzahl soll eine Handhabe zur Überwachung des Wagenumlaufs sein und setzt selbstverständlich [illegible] vorgesehen sind. Die Güterwagen werden dann von Knoten zu Knoten [illegible] vorgenommen. Im [illegible] die vom ersten bis zum letzten berührten Knoten ohne Umbildung [illegible] Wagenumlauf wird im allgemeinen schlecht sein, da das Warten auf die Fertigmeldung des Fernzuges (die Sammelzeit) den Zeitgewinn bei den [illegible] kommen unbrauchbar.

Es ist aber ein großer Irrtum, wenn die Zahl der ersparten Umstellungen als Maß der Umlaufbeschleunigung angesehen wird. [illegible] erreicht habe. Nur wenn die Gleichung $b \triangle u = 12a$ einen positiven [illegible]

[illegible]

# WIR S
# UND VER
# UNSERE
# HÄNDE

Ein Jahrhundert lang rollten über unsere Gleise [illegible]

[illegible]

Mit jedem Tag, da unser Leben schöner und reich [illegible]

# CHÜTZEN
# TEIDIGEN
# R
# E WERK

...ner und Frecher die nach den Werktätigen gehörten ...zweimal die Waffen und Soldaten deutscher Imperialisten friedliebende Menschen und letzten Endes gegen sie

Deutsche Reichsbahn wurde auf der Grundlage des Siegeszuges ...dismus unser aller Eigentum, und die besten Söhne der ...der unbeugsamen Hilfe unserer sowjetischen Freunde ge... haben auch wir Eisenbahner mitgeholfen den ersten ...sche Demokratische Republik zu errichten ...ihr erhaben selbstloser Arbeit und unermüdlichem Schaffens

...er wird versuchen noch aber die Aggressionsgelüste der ...unter der Führung der USA Monopolkapitalisten erneut ...chten wollen

...as Werk unserer Hände das unsere Väter erstellt und ...ne der Leben gekostet haben uns gerauht und verachtet ...ge gegen unsere Republik und den Frieden zu vereitelnen der Kampfgruppen der Partei und sind in der Gesellschaft junger Eisenbahner das Bewusstsein der Deutschen verstehen, weil ihnen das Glück und die friedliche Zukunft des Friedens in der ganzen Welt am Herzen liegen

Ein junger Eisenbahner unternimmt mit einem von ihm gebauten Modell einen Probeflug

Diese Genossen der Kampfgruppe in einem Reichsbahnbetrieb wissen daß die ...werke in der Hand der ...sind. Daher lernen sie es genau kennen und beherrschen

# Die WISSENSCHAFT im Dienste des Volkes

Die Ergebnisse der Wissenschaft und Forschung von heute sind die Grundlagen für die Produktion von morgen. Durch die Einführung einer neuen Technik wird nicht nur die Arbeitsproduktivität unserer Reichsbahnbetriebe erhöht, sondern auch die Arbeit der Eisenbahner erleichtert. Werden durch Inbetriebnahme neuer Maschinen oder durch Verbesserungen Arbeitskräfte frei, so gibt uns das die Möglichkeit, noch größere Aufgaben zum Wohle der gesamten Bevölkerung in Angriff zu nehmen.

An vielen Stellen wird bei der Deutschen Reichsbahn noch schwer körperlich gearbeitet, wo eine Maschine eine erhebliche Erleichterung schaffen könnte. Das ungehinderte Wachstum unserer Volkswirtschaft ist auch die Voraussetzung für die Erleichterung der körperlichen Arbeit und die Erhöhung der sozialen Sicherheit der Arbeiter und der Intelligenz.

Gewaltig sind die Talente und Fähigkeiten des deutschen Volkes. Die größten Söhne des deutschen Volkes, die die Menschheit mit ihren Werken reich beschenkt haben, haben zu ihrer Zeit die Wissenschaft und die Kultur Deutschlands auf eine nie dagewesene Höhe gebracht, die ganze Welt erwartet jetzt von den deutschen Nationalwerken einen gleichen Beitrag auf dem Gebiete der Wissenschaft, der Kultur und Technik für die Bereicherung der gesamten Menschheit. Das ist ein Gebiet, auf dem das deutsche Volk alle Möglichkeiten hat, all seine Fähigkeiten zur größten Nation zur Geltung zu bringen.

A. I. Mikojan
auf dem IV. Parteitag der SED 1954

•

Auf die Triebkraft des Kreises, der auch die deutsche Wissenschaft und ihre Pflegestätten umfaßt, wachsen Leben und Entwicklung [illegible] zu neuer Blüte empor. Wichtige [illegible] und [illegible] sind dieses Wachstum der Wissenschaft [illegible] Ihrer Partei, Ihrer [illegible] und Ihrer [illegible] Forderung der Wissenschaft.

Prof. Dr. Dr. Friedrich, Präsident des
Deutschen Akademie der Wissenschaften,
Rede auf dem IV. Parteitag der SED 1954

•

Die Zusammenarbeit zur Entwicklung der Technik darf sich aber nicht darauf beschränken, nur die technischen Produktionsmittel zu vervollkommnen, sondern gleichzeitig dazu ist es notwendig, daß wir uns mit dem arbeitenden Menschen, seiner Produktionserfahrung und Arbeitserfahrung befassen.

Prof. Dr.-Ing. habil. G. Potthoff
Hochschule für Verkehrswesen

Sozialistischer Aufbau, das heißt die Entwicklung der Produktivkräfte [illegible] Anwendung der [illegible] Technik. Nur wenn wir diese Aufgabe der [illegible] Verbesserung der sozialistischen Produktionsweise auf der Basis der hochentwickelten Technik lösen, sind wir in der Lage, die ständige Verbesserung der Lebenshaltung der Werktätigen und des kulturellen Niveaus zu erreichen.

Walter Ulbricht, Erster Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR und 1. Sekretär des ZK der SED
Rede auf der [illegible] der DR 1955

•

Beschleunigte Einführung des Dispatcherdienstes, das ist nicht eine kleine Lösung, das ist nicht irgendeine Aufgabe, die am Rande behandelt wird, sondern das ist der politische Forderung, die an die Eisenbahn gestellt wird, damit sie ihre Aufgaben erfüllen kann.

Gunnar Mrag, Leiter der Abteilung Transport- und Verbindungswesen beim ZK der SED

•

Mit dem ersten Fünfjahrplan der in diesem Jahr vollendet wird, wurden die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Rekonstruktion unseres Verkehrswesens geschaffen. Die Bereitstellung von Stahlbetonschwellen, von Gleisbaumaschinen, von Stellwerken und auf besonders Anlagen [illegible] weit fortgeschritten, daß wir, um die Arbeitsproduktivität zu steigern, [illegible] der Beschleunigung [illegible] zu [illegible] Umfang [illegible] werden können.

Die Gesundung des Oberbaues, der Aufbau zweiter Gleise und der Bau neuer Verbindungsstrecken können so weit fortgeschritten sein, daß heute die [illegible] Mängel wieder mit voller Geschwindigkeit befahren werden können.

Dipl.-Ing. Erwin Kramer
Minister für Verkehrswesen

•

Solche hervorragenden Wissenschaftler und Ingenieure wie der [illegible] des Kleinbahnbaues [illegible] Ingenieur Hans Wendler, der Verdienter Eisenbahner [illegible] Forscher vom Technischen Zentralamt der Deutschen Reichsbahn und der Leiter der Chemischen Versuchsanstalt Kirchmöser, Verdienter Eisenbahner Dr. Rödiger mit seinem Kollektiv, sind uns Vorbild und Beispiel.

[illegible] auch auf die Tausende von Rationalisatoren und Erfindern, die im täglichen Kampf beweisen, welche schöpferischen Kräfte unsere Eisenbahner entwickeln, wenn sie das Neue unterstützt und zielstrebig gelenkt werden.

Robert Menzel, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung

•

Die Wissenschaftler wissen die ungeheure Bedeutung der schöpferischen Zusammenarbeit mit der Praxis zu schätzen, da sie erkannt haben, daß sie ohne eine Bereicherung durch die praktischen Erfahrungen keinen wissenschaftlichen Fortschritt gibt.

Aus der Broschüre: Die schöpferische Zusammenarbeit von Wissenschaftlern und Produktionsarbeitern im Eisenbahnwesen

Ab [illegible] die Deutsche Reichsbahn während der Deutsche [illegible] am 2. Mai 1955

# 10 JAHRE INDUSTRIEGEWERKSCHAFT EISENBAHN

Vor zehn Jahren wurde mit dem Sieg der Sowjetarmee die Hitlerdiktatur beseitigt, den deutschen Werktätigen und dem gesamten deutschen Volk der Weg zu einer neuen demokratischen Entwicklung geöffnet. In der damaligen sowjetischen Besatzungszone erbieten unsere sowjetischen Freunde ihre ganze Aufmerksamkeit dafür, den demokratischen Kräften unter für sie günstigen Bedingungen die Arbeit und ihre Entwicklung zu schaffen. Bereits am 1. Juni 1945 wurden den antifaschistisch-demokratischen Parteien und Massenorganisationen durch den Befehl Nr. 1 der Sowjetischen Militär-Administration alle Möglichkeiten für ihre Tätigkeit in der Interessenvertretung der Werktätigen und des Aufbaues eines friedlichen, freiheitlichen und demokratischen Deutschlands gegeben. Unsere sowjetischen Freunde halfen dem Feste Deutschen Gewerkschaftsbund und den Industriegewerkschaften seit dem ersten Tage seines Bestehens die großen Aufgaben beim Neuaufbau einer demokratischen Ordnung zu meistern. So haben die Gewerkschaften in der damaligen sowjetisch besetzten Zone, unserer heutigen Deutschen Demokratischen Republik, mitgewirkt an der Demokratisierung in Staat und in der Wirtschaft. Sie halfen mit, durch die Mobilisierung der Werktätigen in der Industrie, im Handwerk, in der Landwirtschaft, die Betriebe und auch Bahnanlagen wieder in Gang zu setzen und aufzubauen.

In der ersten Aufbauperiode vom Mai 1945 bis Oktober 1947 galt es, die gewerkschaftlichen Organisationen zu festigen und unsere zerstörten Bahnanlagen und das rollende Material instand zu setzen, um die Güter für die weitere Entwicklung unserer Industrie und Landwirtschaft und die Versorgung der Werktätigen [illegible] transportieren.

Die Entwicklung kam an den Punkt, an dem es galt, den nächsten Schritt zu tun. Der Beschluß vom 9. Oktober 1947 des Obersten Chefs der sowjetischen Militärverwaltung gab uns hierzu die Grundlage. Er enthielt Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur weiteren Verbesserung der materiellen Lage der Arbeiter und Angestellten.

Eine große Rolle in der weiteren Entfaltung der Produktivkräfte spielte die Aktivistenbewegung. Die historische Tat Adolf Hennekes am [illegible] September 1948 wurde zu einer breiten Bewegung zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Senkung der Selbstkosten. Im Rahmen [illegible] Zwischen [illegible] gab eine [illegible] dem Beispiel Adolf Hennekes [illegible] gab damit das Beispiel [illegible] der Aktivistenbewegung auch bei der Eisenbahn. Bereits am [illegible] Mai 1949 konnten [illegible] Eisenbahner als Aktivisten des Zweijahresplanes und bis Ende des Jahres [illegible] 1024 Kollegen ausgezeichnet werden. Unsere Kollegen Heiden der [illegible] Paul Hesse und Karl Frische gingen nach dem Beispiel der sowjetischen Neuerer dazu über, die Aktivistenbewegung zu organisieren. Für diese große Initiative der Eisenbahner zeichnete die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik den Eisenbahnern durch die Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner.

Auf dem III. FDGB-Kongreß 1949 wurde in den Beschlüssen und den Satzungen der Marxismus-Leninismus [illegible] sche Grundlage für die Arbeit der Gewerkschaften festgelegt und die führende Rolle der Partei der Arbeiterklasse, der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, verankert. Der III. FDGB-Kongreß war ein [illegible] Bekenntnis des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes zum proletarischen Internationalismus und zur Freundschaft mit den Völkern der Sowjetunion. Die Beschlüsse des III. FDGB-Kongresses schufen die Voraussetzungen, um eine erfolgreiche Mitarbeit der Gewerkschaften an der Erfüllung unseres ersten großen Fünfjahrplanes.

Die Regierung unserer Deutschen Demokratischen Republik gab uns als wichtiges Mittel zur Lösung unserer neuen Aufgaben durch eine Verordnung das Recht, Betriebskollektivverträge mit gegenseitigen Verpflichtungen zwischen den Betriebsleitungen und den Betriebsgewerkschaftsleitungen sowie der Belegschaft abzuschließen. Auf der Grundlage dieser demokratisch ausgearbeiteten Betriebskollektivverträge

weitere Verbesserung der materiellen, kulturellen und sozialen

Volksdemokratien wurde der erste internationale sozialisti-

„Verdienter Eisenbahner", „Verdienter Techniker" und „Verdienter Erfinder" ausgezeichnet wurden. Unter diesen

entwickelten, die unsere großen Erfolge ermöglichten.

Die Erfolge unserer Arbeit drücken sich auch besonders aus

stehen den Eisenbahnern 6 Polikliniken, 7 Ambulatorien,

1953 wurden die Rechte und auch die Aufgaben der Ge-

erzielt. Zehntausende von Eisenbahnern haben nur ihren

Deutschen Demokratischen Republik ihre Urlaubswochen

Beweis dafür, was die Arbeiterklasse erreichen kann, wenn sie im Bündnis mit den werktätigen Bauern die Geschicke in ihre eigenen Hände nimmt.

Der IV. FDGB-Kongreß stellt in seinem Beschluß allen

festigen und zu stärken. Das erfordert vor allem von allen

Eisenbahn, die politische Massenarbeit zu verbessern, unter den Eisenbahnern eine wirksame Überzeugungsarbeit zu

Disziplin in der täglichen Arbeit zu zeigen, die Wettbewerbs- und Neuererbewegung aufzuzeigen zu fördern und die Zusam-

technischen und kaufmännischen Intelligenz enger zu knüpfen.

Wir stehen in unserem Kampf nicht allein. Als Mitglied der Vereinigung der Eisenbahner und Transportarbeiter kämpfen wir gemeinsam mit den Arbeitern der ganzen Welt um Frieden, Einheit, Demokratie und Sozialismus.

# Ihr Kampf ist uns Verpflichtung

## Ernst Kamieth

Verdienter Eisenbahner

Am 7. November 1951 wurde der Verdiente Eisenbahner Ernst Kamieth, Betriebsleiter des Bww Potsdamer Gbf (amerikanischer Sektor), von dem berüchtigten Polizeischergen, dem Westberliner Reviervorsteher Zunker, auf brutalste Weise ermordet. Der Überfall auf die Dienststelle und die Ermordung unseres Kollegen Kamieth wurden an dem Tage durchgeführt, an dem die gesamte friedliebende Menschheit den 34. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution als einen Feiertag des Friedens ehrenvoll beging.

## Philipp Müller

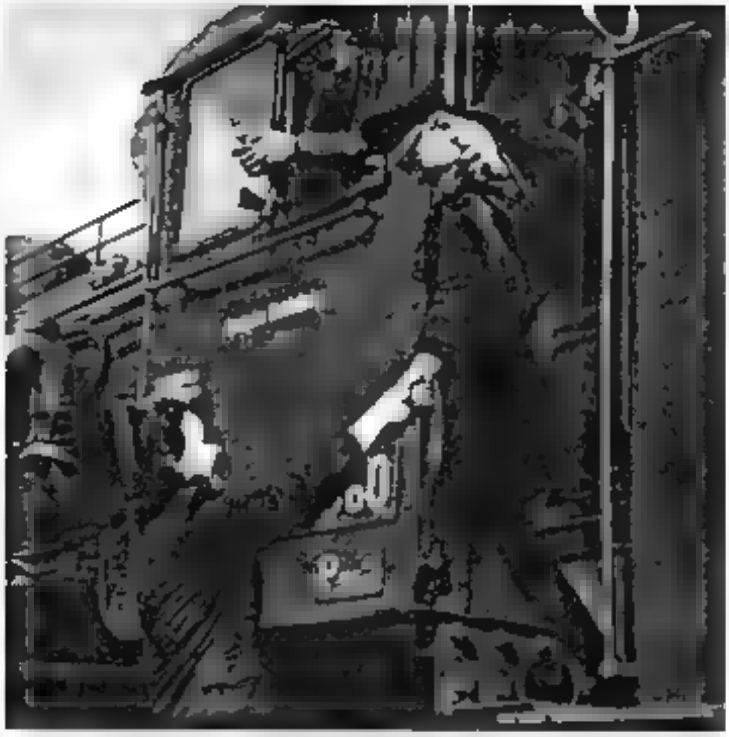
Verdienter Eisenbahner

Die deutschen Eisenbahner mußten in ihrem Kampf für den Frieden und die Einheit Deutschlands ein weiteres schweres Opfer bringen. Der junge Kollege Philipp Müller vom Ew München-Neuaubing fiel auf der großen Friedensdemonstration der Jugend am 11. Mai 1952 in Essen durch faschistische Mörder. Eine aufgehetzte Soldateska hat durch die ruchlose Bluttat das junge Leben eines unserer besten und aktivsten Friedenskämpfer vernichtet.

## Fritz Schönherr

Verdienter Eisenbahner

Am 29. August 1952 haben wir Eisenbahner den meuchlings ermordeten Kollegen und Genossen feierlich zu Grabe getragen. Im Trauergefolge gingen mit Tausenden Eisenbahnern Zehntausende Berliner aus allen Teilen der deutschen Hauptstadt. Sie erwiesen dem die letzte Ehre, den die Bütel des sich wieder in seiner ganzen Abscheulichkeit zeigenden deutschen Imperialismus erschlagen. Ehre einem Ermordeten, dem dritten aus den Reihen unserer Betriebskollegen, dessen Leben ein flammender Protest gegen Krieg, Terror und gegen die Ausbeutung der werktätigen Menschen war.



Unter unserer ersten [illegible] abkommandierten wir [illegible] der junge Jugendfreund Gerhard [illegible] 1951 wurde er mit noch sieben anderen jungen Eisenbahnern vom Jugendklub [illegible] Bahnhof [illegible] des Bw Dresden-Friedrichstadt mit dem Nationalpreis Classe ausgezeichnet.

Als Mitglied des gesamtdeutschen Jugendausschusses ist er unermüdlich für die Herstellung der Einheit unseres Vaterlandes ein.

# JUNGEISENBAHNER AN DER SPITZE DES KAMPFES UM DIE PLANERFÜLLUNG

Überall in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, in den Bahnhöfen, den Bahnbetriebswerken und den Raw, verrichten neben den älteren Kollegen [illegible] junge Eisenbahner aus Zugschlosser, Rangierer, Lokführer, Heizer, Lokführer als Fahrdienstleiter und Dienststellenvorsteher mit großer Verantwortung, Eifer und hoher Disziplin ihren Dienst. Jederzeit stehen sie auf ihren Dienstposten, um aktiv in der Erfüllung der gesamten Transportaufgaben mitzuarbeiten.

In den 10 Jahren, in denen die Deutsche Reichsbahn in den Händen der Arbeiter und Bauern ist, wurde besonders für unsere jungen Eisenbahner vieles getan.

Unsere Arbeiter und Bauern Regierung schuf die Voraussetzungen für eine gründliche Ausbildung. Lehrwerkstätten und Betriebsberufsschulen entstanden. Die jungen Eisenbahner erhalten von qualifizierten Fachkräften eine gründliche und umfassende Ausbildung.

Die Taten der Jugendbrigade IV Parteitag vom Raw Dresden-Friedrichstadt, der Jugendrangierbrigade Pirsen vom Abf Dresden-Friedrichstadt und die großen Leistungen unserer jungen Freunde Brigadelokführer Petersohn, des Jugendbrigadiers Stermann und der Jugendbrigade [illegible] um Christa Lanckow sind hervorragende Beispiele für ein neues Arbeitsbewußtsein.

Durch unsere Regierung wurden sie mit hohen staatlichen Auszeichnungen geehrt.

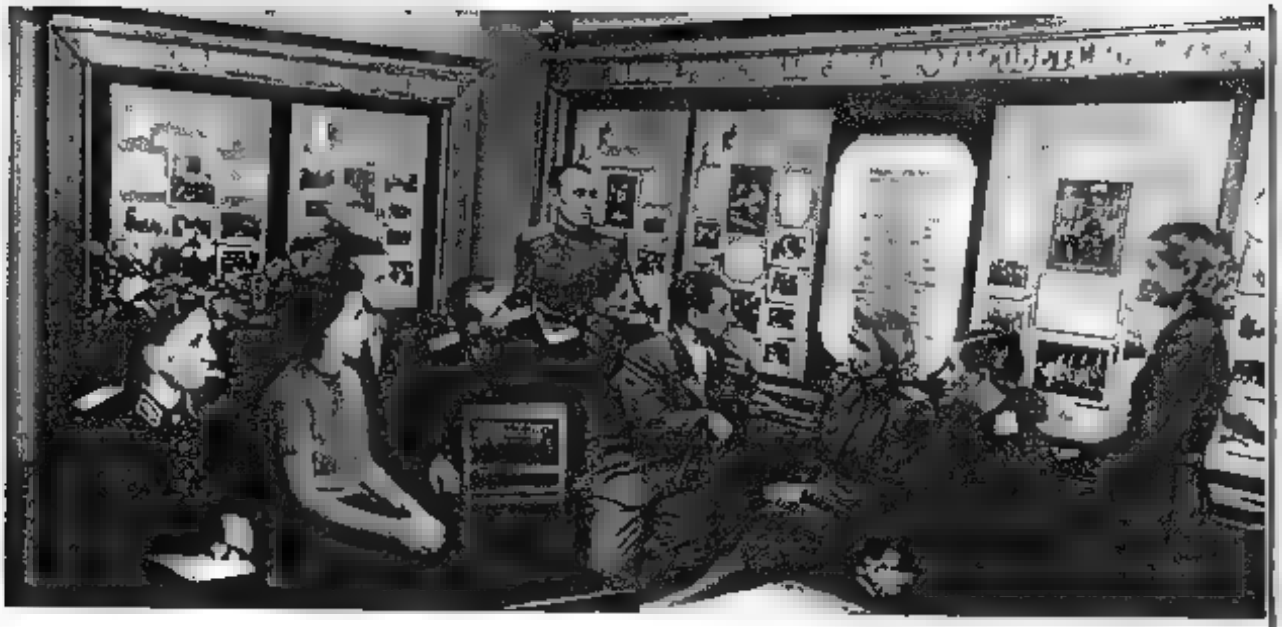
Doch nicht nur in der Produktion erreichen die Jungeisenbahner große Leistungen. Auf den neu geschaffenen Schulen, der Fachschule für Eisenbahnwesen und der Hochschule für Verkehrswesen, den ersten Schulen dieser Art in Deutschland, lernen die Besten von ihnen, um später in verantwortlichen und leitenden Funktionen im Eisenbahnwesen zu arbeiten.

Die jungen Eisenbahner erwarben sich große fachliche und gesellschaftliche Fähigkeiten. Dies beweist allein schon die Tatsache, daß eine ganze Anzahl von ihnen in verantwortlichen Funktionen im Ministerium, in den Reichsbahndirektionen und in den Dienststellen arbeiten.

So [illegible], wie sie in der Vergangenheit ihre Eisenbahn mit aufbauen halfen und den komplizierten Betrieb der Eisenbahn sicher, schnell und rentabel leiten lernten, so wissen sie jedoch auch heute, daß sie ihnen mit der Kraft ihrer Hände und dem Reichtum ihrer Gedanken geformte Werk zu verteidigen. Auf der 1. Jungeisenbahnerkonferenz im März dieses Jahres gaben die Delegierten die Verpflichtung ab, mit ihrer ganzen Kraft für die Sicherung des Friedens und die Stärkung der Deutschen Demokratischen Republik einzutreten.

Diese Verpflichtungen zu erfüllen ist jetzt die vornehmlichste und dringendste Aufgabe aller jungen Eisenbahner der DDR.

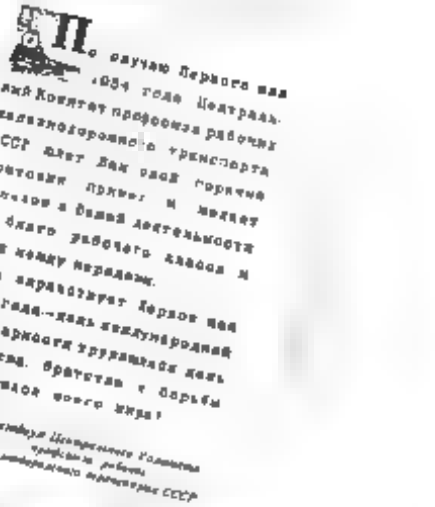
Mit viel Eifer und Gewissenhaftigkeit lernen unsere Jungeisenbahner in vorbildlich eingerichteten Ausbildungsstätten, damit sie in der Zukunft als qualifizierte Facharbeiter oder auf der Dienstposten ihre verantwortungsvolle Arbeit ausführen können.



# Von Freund zu Freund

Erfolgreich ist die Zusammenarbeit der Länder des Weltfriedenslagers auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens. 1950 wurden die Abkommen SMPS und SMGS zwischen diesen Staaten in Warschau abgeschlossen. Die Abkommen bilden die Grundlage für die Abfertigung und Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf den Strecken der Eisenbahnen der Staaten, die sich daran beteiligt haben. Sie stehen aber auch allen anderen Eisenbahnverwaltungen zur Teilnahme offen. 1951 kamen die Eisenbahnverwaltungen der beteiligten Länder in Budapest zusammen, 1953 in Moskau. In diesem Jahr waren es die Vertreter von 12 Ländern, die in Berlin Beratungen abhielten (Bild unten).

Durch die erfolgreiche Zusammenarbeit wurde auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens bewiesen, welche großen politischen und wirtschaftlichen Erfolge errungen werden können, wenn die Völker von der gegenseitigen Achtung ihrer nationalen Souveränität und dem Wunsch nach friedlicher Zusammenarbeit erfüllt sind.

По случаю Первого мая 1954 года Центральный Комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта СССР шлет вам свои горячие братские приветы и желает успехов в вашей деятельности на благо рабочего класса и мира между народами.

Да здравствует Первое мая 1954 года — день международной солидарности трудящихся всех капиталистов, братства в борьбе трудящихся всего мира!

Президиум Центрального Комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта СССР

Zu den Festlichkeiten am Tag des deutschen Eisenbahners [illegible] besuchten die Verkehrsminister der [illegible] Republiken der Sowjetunion, Besucher aus der Volksrepublik Polen, Vertreter [illegible] sowjetischer Eisenbahner und besichtigten die [illegible] gebauten kleinen sowjetischen Kulturdenkmäler der sowjetischen Eisenbahn.

[illegible] wurden gute [illegible]

[illegible]

[illegible] besuchte [illegible]

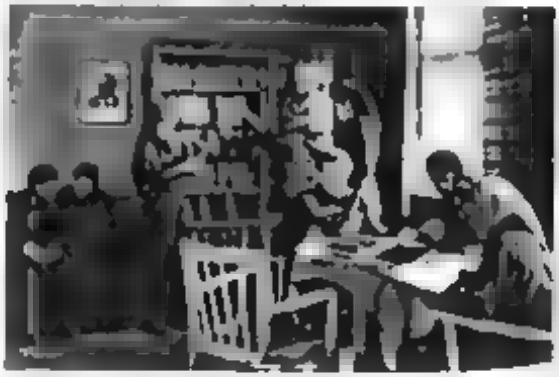
Eine sowjetische Eisenbahnerdelegation mit dem Stellvertreter des [illegible] der Eisenbahnen der UdSSR [illegible] Zu gemeinsamen [illegible] der Eisenbahner der [illegible]


Erstmalig in den Jahrbüchern der Eisenbahngeschichte wurde eine durchgehende Zugverbindung von Moskau nach Berlin eingerichtet. [illegible] Eisenbahner [illegible] Berliner [illegible]

# UNSER LEBEN IST SCHÖNER GEWORDEN

**Stätten für unsere Reisebüro-Kulturensembles und -gruppen, in denen**

**Bücher erweitern den Wissen, ist und Freunde der Eisenbahner**



**in den schönsten Gegenden der DDR.**

# DIE FIEBERKURVE EINES JAHRZEHNTS DER WESTDEUTSCHEN

Jahres ereignete sich eine große Anzahl von leichten und

Wahrheit dar, denn in Wirklichkeit ist diese Zahl viel größer

schrankte Übergänge und 819 auf unbeschrankte Bahnübergänge entfielen. Wie uns die Meldungen aus den vergangenen Monaten

war einen Blick hinter die glänzende Bundesbahnfassade werfen.

keiten.

Um dem Eindringen von USA-Kapital in die westdeutsche

im Jahre 1950 eine Kommission, die sich aus „Fachleuten" der

vernehmen mit der USA-hörigen Adenauer-Regierung, der

großen Anzahl von Ämtern, damit verbunden die Verminderung

Diese „freundschaftlichen Empfehlungen" wurden u. a. im so-

amerikanisches Material neuer eingeführt

Doch damit noch nicht genug. Sie wird außerdem gezwungen,

Höhe von rund 607 Millionen DM jährlich selbst zu finanzieren.

bahn im Jahre 1953 um 2 Millionen DM

Aber auch mit Hilfe der Preis- und Tarifpolitik der Montanunion,

nonen Dollarbeigabe Pate gestanden hatte, wurde die finanzielle

wie das „Düsseldorfer Handelsblatt" vom 24. März 1954 berichtet, durch Aufhebung der Preisvergünstigung von 4 DM je Tonne

Hinzu kommt die Mehrausgabe von 90 Millionen DM jährlich

Diese Linie der vorsätzlichen Verschuldung der westdeutschen

Kohle im Jahr für Lokomotiven verbraucht und dafür den Betrag von 140 Millionen DM zahlt (10% der Einnahmen), bei Erhöhung je Tonne um eine DM ein Verlust von 9 Millionen DM

lionen DM im Jahr. Wenn auch die Werktätigen Westdeutsch-

gen und Fahrpreiserhöhungen zu tragen haben werden – schon gegenwärtig kostet eine Monatskarte für die Strecke Ludwigs-

30 DM – so werden trotzdem durch Rückgang der Gütertrans-

wie die Zeitschrift „Die Bundesbahn"

zu einem Verlust von rund 100 Millionen DM

der „Hilfe" selbstverständlich, und der Inbesitznahme der westdeutschen Eisenbahn durch das USA-Kapital ist Tür und Tor

# BUNDESBAHN

[illegible]

[illegible] ganz erheblich. Dabei wird diese Dienstdauervorschrift, wie die

innerhalb von sieben Tagen im Durchschnitt 76 Stunden im

[illegible]

[illegible] sierung und Verschuldung der Bundesbahn Arbeitslosigkeit und

[illegible] Eine weitere Ausbeutungsmethode besteht u. a. auch darin,

[illegible] die Kollegen die Einwilligung zu diesem Lohnraub, so werden

[illegible]

Somit wird ganz bewußt die Sicherheit dem Profitstreben von

[illegible] der Bundesbahn angehört und selbst einer der eifrigsten Befür-

[illegible] Lage der westdeutschen Eisenbahner eingestehen. Er schreibt an

[illegible] forcierten Rationalisierung im Betriebsablauf der Bundesbahn

[illegible]

gestellt wurden, war ein schnelles Anwachsen der Verkehrsumsätze bei der westdeutschen Eisenbahn im vergangenen Jahr. Im gleichen Zeitraum stieg aber die Arbeitsleistung des ver-

[illegible]

[illegible] verminderung um mehr als 20%, war nur durch eine verstärkte

[illegible] zwangsläufig bei der westdeutschen Eisenbahn zur Umgehung

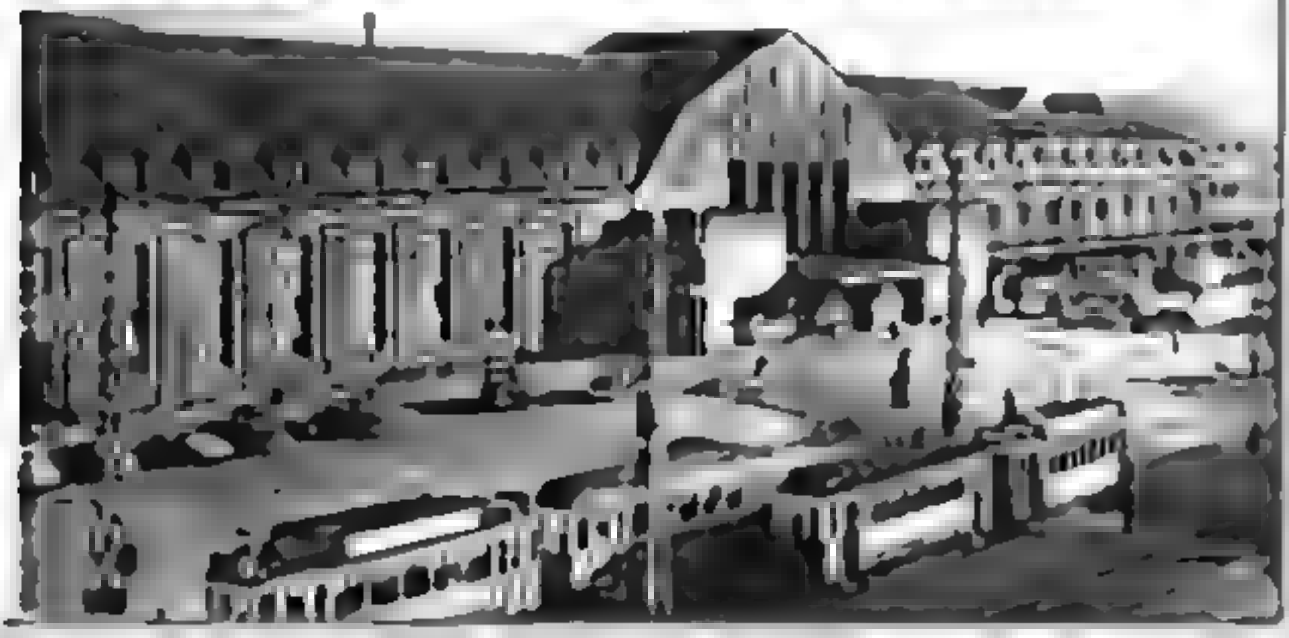
[illegible]

[illegible] tungs- und Abschlußzeiten, die bis dahin rund 27,1% der Dienst-

[illegible]

[illegible] die Untersuchung der Lokomotiven und Wagen wird grund-

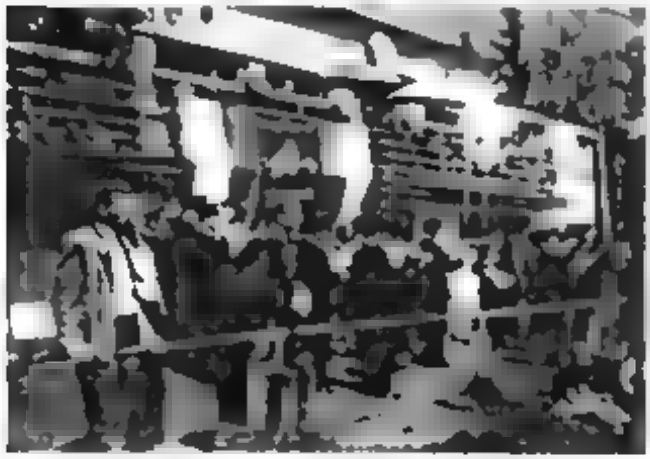
[illegible] letztlich im Krieg enden, wollen sie wie ihre Kollegen in der





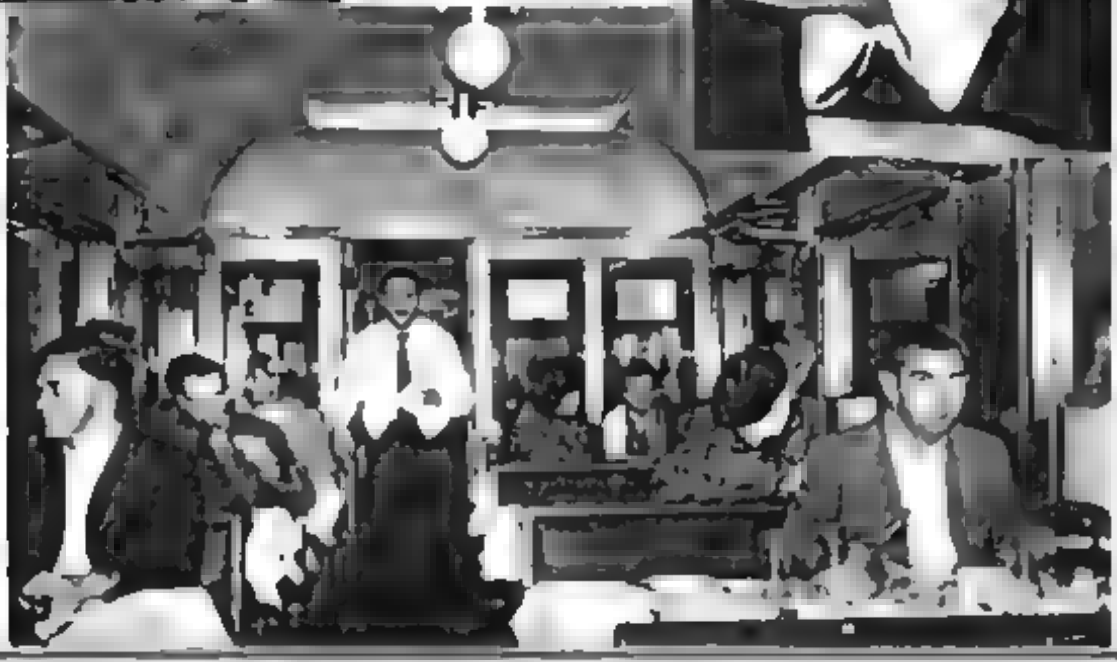
mit Hilfe der Gewerkschaften beseitigbüdet werden

Rückblick auf die vergangenen Jahre muß bei allen Eisenbahnern




2
134

# Gute Reise



[illegible]

Der [illegible] und Bayern [illegible] gab [illegible]

[illegible]

[illegible] wurden

[illegible]

[illegible] Reisenden [illegible]

[illegible] bahn rund Millionen, allein im Be[illegible]

Gebiet der DDR beförderte

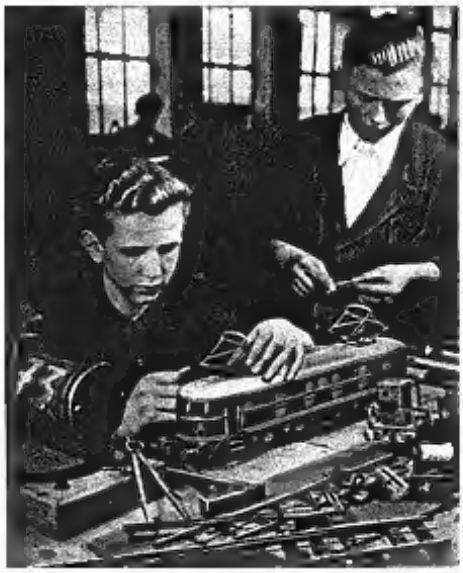

Hbf
10. Kl.


# EISENBAHNER VON MORGEN

Unsere Regierung scheut keine Mühe und Mittel, um unsere Jugend zu furchtlosen, lebenstüchtigen und lebensfrohen Menschen zu erziehen.

Eine neue Aufgabe für die demokratische Schule in unserer Republik ist der polytechnische Unterricht an den allgemeinbildenden Schulen. Im polytechnischen Unterricht werden alle Schüler an die Technik und an die Produktion herangeführt. Eine gute Unterstützung dieses Unterrichts sind die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Pioniere.

In Leipzig arbeitet besonders vorbildlich die Arbeitsgemeinschaft „Junge Eisenbahner". Unsere Eisenbahner von morgen nehmen ihre Sache ernst. Ihre große Aufmerksamkeit wenden sie der Sicherheit der großen und kleinen Reisenden zu. Die Strecke der Pioniereisenbahn wird von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft in Ordnung gehalten und fortwährend kontrolliert. – Der Junge Pionier Peter Häusler schraubt eine Verbindungslasche fest. – Klein ist die Pioniereisenbahn. Kleiner sind oft noch die Fahrgäste. Mit roter Mütze und „Kelle" muß der „Aufsichter", der Junge Pionier Diethard Krösche, alle Fragen der beiden kleinen „Touristen" beantworten.



In Lernaktivs und Interessengemeinschaften werden von jungen Eisenbahnern und Jungen Pionieren Modelle von Lokomotiven, Wagen und Bahnanlagen mit großem Eifer angefertigt. – Kritisch beobachten dann die künftigen Eisenbahner den Lauf ihrer selbstgebauten Modellfahrzeuge.

Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik.

Verantwortlich: Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Redaktion: „Fahrt frei", Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner. Chefredakteur: Heinz Hall, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22. Lizenz-Nr. 674. Druck: Druckhaus Einheit Leipzig III/18/211.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge sind nur mit Quellenangabe gestattet.


BERLIN-OSTBAHNHOF


Pulsierendes
LEBEN
pulsierender
VERKEHR
in der DDR
N
W
O
S
ROSTOCK
Stralsund
Ziesar
Ankum
Neustrelitz
Stendal
Gardelegen
Wittenberge
Perleberg
Pritzwalk
Ludwigslust
Schwerin
Wismar
Lübeck
Hamburg
Bremerhaven
Cuxhaven
Helgoland
Sylt
Emden
Wilhelmshaven
Oldenburg
Bremen
Osnabrück
Minden
Hannover
Hildesheim
Braunschweig
Wolfenbüttel
Goslar
Northeim
Göttingen
Kassel
Eisenach
Gotha
Erfurt
Weimar
Jena
Gera
Zeitz
Leipzig
Halle
Bitterfeld
Dessau
Bernburg
Magdeburg
Burg b. Magdeburg
Potsdam
Berlin
Frankfurt
Cottbus
Guben
Forst
Senftenberg
Hoyerswerda
Bautzen
Dresden
Meißen
Freiberg
Chemnitz
Zwickau
Plauen
Hof
Bayreuth
Coburg
Fulda
Frankfurt a. M.
Mainz
Wiesbaden
Koblenz
Trier
Saarbrücken
Karlsruhe
Stuttgart
Heilbronn
Ulm
Augsburg
München
Landshut
Regensburg
Passau
Straubing
Nürnberg
Ansbach
Aschaffenburg
Wuppertal
Düsseldorf
Köln
Aachen
Bonn
Mannheim
Ludwigshafen
Kaiserslautern
Saarlouis
Ostsee
Nordsee
Bodensee
Verkehrsknotenpunkte
Verkehrsknotenpunkte der Kraftfahrzeug-Produktion
Verkehrsknotenpunkte der Textil-Industrie
Verkehrsknotenpunkte der Chemie-Industrie
Unterirdische Verkehrswege